AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LA FUERZA AÉREA DEL EJÉRCITO JAPONÉS AL ATAQUE



Iain Wyllie

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LA FUERZA AÉREA DEL EJÉRCITO JAPONÉS AL ATAQUE



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 20

LA FUERZA AÉREA DEL EJÉRCITO JAPONÉS AL ATAQUE

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Ilustración de portada:
El Maj Yohei Hinoki, pilotando un Ki-100-I-Otsu de la Academia de Caza de Akeno, consigue un impacto directo contra el P-51D pilotado por el Capt John W. Benbow, del 457 FS/500 FG, en la Bahía de Nagoya el 16 de julio de 1945. Este último mandaba la segunda unidad de la escuadrilla del Capt William B. Lawrence cuando Hinoki se acercó a 20 metros de su blanco y lanzó un golpe mortal. Hinoki se vio obligado a atacar a un alcance tan próximo debido a que las fuertes vibraciones de la hélice impedían la utilización precisa de su alza de mira. Aquel día, el Séptimo Mando de Caza de la USAAF envió en una salida a los FG 21 y 506 desde Iwo Jima en una misión de larga distancia hacia Japón para destruir los campos de aviación de la zona de Nagoya. Durante el proceso de finalización de sus ataques, los pilotos de los P-51 se encontraron con el *Douglas Bader* de Japón. Yohei Hinoki, que tenía una pierna de madera, estaba al mando de una unidad equipada con una docena de letales Ki-100. Hinoki perdió su pierna después de sufrir heridas graves durante un enfrentamiento con un P-51A Mustang, pilotado por el futuro as 2Lt Robert Mulhollem del 530 FS/311 FG, en Burma, el 27 de noviembre de 1943. Finalmente, el as japonés logró su parte de venganza por la pérdida de su pierna al derribar al Capt Benbow (que desapareció sin dejar rastro) y que resultó ser su última victoria. Hinoki finalizó la guerra con al menos 12 derribos.
(*Ilustración de portada de Iain Wyllie*)

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: José Romero
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: Japanese Army Air Force 1937-1945
Texto de: Henry Sakaida
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Grant Race y Mark Styling
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-312-3
D.L.: M 49412 - 1999

ÍNDICE

LOS INCIDENTES DE CHINA Y NOMONHAN

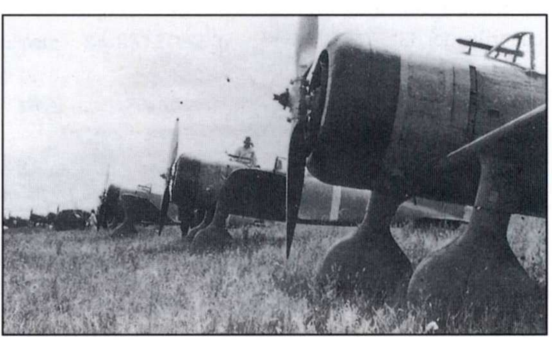
El ambicioso plan de Japón de convertirse en el señor de la Gran Asia puso los cimientos para la formación de sus nacientes Fuerzas Aéreas de la Marina y del Ejército en la década de los años treinta. La zona para la puesta en escena de la confrontación fue la vasta región de Manchuria, en el norte de China, que estaba rodeada por la Mongolia Interior y Exterior, por la Unión Soviética y por Corea. Japón había derrotado a China durante una breve guerra en 1894, obligando a esta última a ceder Formosa y las Islas Pescadores. Fue entonces a la guerra contra Rusia en 1904, consiguiendo una rápida y decisiva victoria; los rusos se vieron obligados, a su vez, a renunciar a su arrendamiento del territorio de Manchuria.

Al ponerse del lado de las potencias occidentales al inicio de la I Guerra Mundial, los japoneses tomaron el control de las posesiones alemanas en China y el Pacífico, aprovechándose del débil gobierno chino, que no estaba en posición de impedir la política expansionista japonesa. Por medio de una táctica política fuertemente armada, Japón consiguió ciertos intereses en Manchuria e, inmediatamente, se puso en marcha para obtener el control del Ferrocarril Sur de Manchuria.

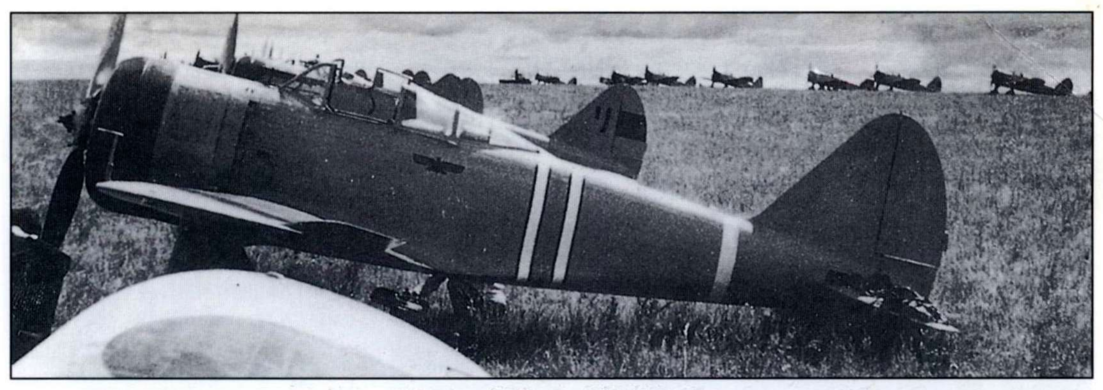
Un acuerdo internacional permitió a los ocupantes japoneses establecer una formidable fuerza militar conocida como el Ejército de Kwantung. Esta aislada milicia se creó tanto para proteger los intereses japoneses frente a los bandidos chinos como para salvaguardar el Ferrocarril Sur de Manchuria. Después de una serie de enfrentamientos con las tropas chinas este ejército invadió y ocupó las ciudades clave de Manchuria.

En 1931 Japón le conquistó Manchuria a China y estableció un gobierno títere. Miles de colonos japoneses de la patria japonesa llegaron en bandadas a este territorio fronterizo en busca de nuevas oportunidades. Los japoneses establecieron minas, fábricas y un sistema de ferrocarriles para aprovechar los abundantes recursos naturales de esta región.

Los sentimientos antijaponeses en China llegaron al punto máximo el 7 de julio de 1937, cuando las tropas japonesas y chinas se enfrentaron en el Puente de Marco Polo, cerca de Beijing. Esta escaramuza local desembocó en una guerra no declarada que



Los Ki-27-Ko *Nate* del 1 Chutai del 64º Sentai se preparan para su próxima salida en algún lugar de la llanura de Nomonhan en octubre de 1939.



En esta fotografía, tomada desde la cabina de un *Nate*, se ve una parte importante de la fuerza operativa del 64° Sentai en junio de 1939. El aparato estacionado junto al *Nate* es un avión del 1er Chutai, mientras que el siguiente Ki-27-Ko de la fila pertenece al 3er Chutai.

les dio a los japoneses la excusa para tomar más territorio chino. Mientras las fuerzas armadas japonesas avanzaban, se desplegó una Fuerza Aérea con funciones de apoyo terrestre.

El caza estándar de la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra Japonés (FAEJ) en aquel momento era el Kawasaki Ki-10 Modelo 95 Perry, un avanzado caza biplano que podía alcanzar una velocidad de hasta 397 km/h a una altura óptima de 9.845 pies, y que estaba armado con dos ametralladoras de 7,7 mm en el morro.

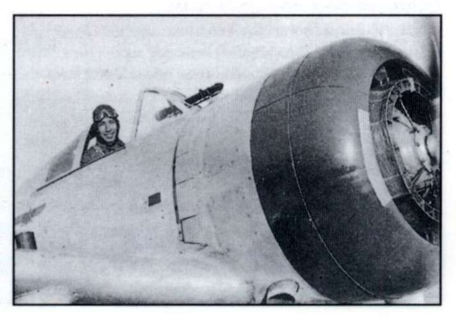
La Fuerza Aérea China (FAC) del Gobierno de Kuomintang no era oponente para el adversario japonés ya que se trataba de una fuerza "mestiza" equipada con una combinación de aviones italianos, estadounidenses, alemanes y soviéticos importados. Además de la FAC, los diversos jefes militares provinciales también disponían de sus propios escuadrones. Estas unidades aéreas de las diversas facciones, junto con la FAC, se utilizaban mayormente para impulsar los intereses políticos propios y cuando no volaban contra los invasores japoneses, combatían entre ellas mismas. Por ejemplo, la FAC operó contra los comunistas chinos en las diversas "campañas de exterminación de bandidos" durante toda la década de los años treinta.

La espina dorsal de la FAC era el caza biplano Curtiss Hawk II y entre otros aviones de su arsenal se encontraban el Vought Corsair (biplano) y el Douglas O-2. Sus combates iniciales contra los cazas de la Marina japonesa (el A5M2 Modelo 96 Claude) resultaron ser desastrosos y cuando los restos de esta fuerza combatieron contra la FAEJ no salieron mejor parados.

Aunque las unidades del Ejército de Tierra consiguieron honores en combate en julio de 1937 (las principales unidades que intervinieron fueron el 10° Dokuritsu Hiko Chutai, los 33° y 64° Sentais y el 8° Hiko Daitai), no fue hasta el 19 de septiembre de 1937 cuando una escuadrilla del 33° Sentai, mandada por el Lt Yoshio Hirosei, derribó a cuatro de los seis cazas chinos a los que se enfrentaron durante una patrulla rutinaria, reclamando de esta forma las primeras victorias conseguidas por la FAEJ.

Durante los siguientes meses comenzaron a llegar a China grandes cantidades de aviones soviéticos tras la firma de un pacto de no agresión entre China y la Unión Soviética el 21 de agosto de 1937. Con el acuerdo ya ratificado, China solicitó inmediatamente ayuda militar y, consiguientemente, recibió 255 aviones (155 Polikarpov I-152 e I-15) junto con más de 250 pilotos voluntarios y técnicos

Con su motor en estrella, siempre fiable, Nakajima Ha-1b al ralentí, el Sgt Maj Hiroshi Sokiguchi posa en la cabina de su Ki-27-Ko del 1er Chutai/64° Sentai antes de comenzar a rodar para el despegue al comienzo de otra salida más de combate en el verano de 1939. Sokiguchi consiguió la condición de as en este conflicto y, posteriormente, alcanzó la graduación de *first lieutenant* en Nueva Guinea durante la II Guerra Mundial. Su registro total fue de siete derribos.





Los miembros del 1er Chutai, 11° Sentai, posan para una fotografía de recuerdo. Los ases de esta fotografía de grupo podían alardear de casi 150 reclamaciones de victorias entre todos ellos. Algunos de los pilotos son: Capt Kenji Shimada (sentado delante; 40 derribos), MSgt Bunji Yoshiyama (mostrando la pistola Tokarev de una de sus víctimas; 25 derribos), 2Lt Tomoari Hasegawa (cuarto por la derecha; 19 derribos) y WO Hiromichi Shimohara (al final a la derecha; 58 derribos).

agregados. Los pilotos de la Marina japonesa que pilotaban los A5M Claude se dieron cuenta rápidamente de la incorporación de los aviones y los pilotos soviéticos, e inmediatamente informaron de una mayor resistencia y agresividad por parte de sus adversarios.

Sin embargo, para enero de 1938 la FAC había perdido muchos de sus aviones en los enfrentamientos con la FAMJ, mientras que los Ki-10 de la FAEJ también habían demostrado ser muy superiores a los Hawk estadounidenses, a los I-15 rusos y a los Gladiator británicos de la FAC. Las oscuras nubes de la guerra sobre Europa también obligaron a la Unión Soviética a recortar los envíos de aviones a China, acelerando de esta forma la desaparición de la FAC como una fuerza viable.

A pesar de la creciente falta de blancos, el Lt Kosuke Kawahara del 64° Sentai consiguió su quinto derribo el 8 de marzo de 1930, convirtiéndose por consiguiente en el primer as de la FAEJ (según la tradición occidental). Al volver de una misión de escolta de bombarderos a Sian, el 1er Chutai se encontró con cuatro I-15 y Kawahara, que había reclamado cuatro victorias en anteriores enfrentamientos, derribó a uno mientras sus compañeros acabaron con el resto.

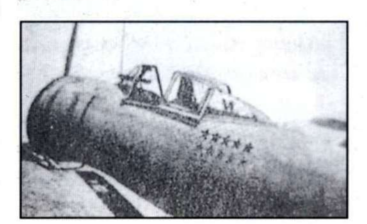
Con la incorporación del nuevo monoplano Nakajima Ki-27 Nate en marzo de 1938 se retiró el caza estándar Ki-10; esto marcó el final de la era de los biplanos dentro de la FAEJ. El 64° Sentai recibió sus primeros Ki-27 el 3 de abril e, inmediatamente, comenzó la instrucción. Deseosos de probar los nuevos aviones en condiciones de combate, el día de la verificación llegó justo siete días después, cuando 18 Nate se enfrentaron a unos 30 aviones enemigos, derribando 24 y perdiendo únicamente dos de los propios como contrapartida. El Capt Tateo Kato, que derribó tres aviones de la FAC, elogió sobremanera al nuevo caza y, poco después de la introducción del Ki-27 en el frente, lo que quedaba de la potencia aérea china fue aniquilado de forma definitiva.

NOMONHAN (KHALKIN GOL)

En mayo de 1939 la deficientemente definida frontera entre Manchuria y la Mongolia Exterior provocó el Incidente de Nomonhan (Khalkin Gol), que resultó ser otra escaramuza local que rápidamente provocó una guerra no declarada. Comenzó el 10 de mayo de 1939 cuando los mongoles nómadas cruzaron el río Khalka para dar pasto a sus rebaños, pero fueron rechazados a su vez por los guardias fronterizos de Manchuria. Al día siguiente, la caballería mongola cruzó el río para atacar a estos últimos y a esta acción le siguió otra incursión armada 24 horas después. La audacia de los mongoles enfureció a los jefes del Ejército de Kwantung, que lanzaron en embestida tanto a las unidades de infantería como a las unidades aéreas contra las Llanuras de Nomonhan.

En respuesta a esta acción de los japoneses, la Unión Soviética se vio obligada a entrar en la refriega debido al Pacto de Ayuda Mutua Soviético-Mongol de 1936; el 1er Ejército fue enviado a Tamsak-Bulak, a unos

Uno de los mejores ases de la FAEJ, el Sgt Hiromichi Shinohara, pilotó este Ki-27-Otsu del 1er Chutai/64° Sentai durante sus primeras semanas en el Incidente de Nomonhan, en el verano de 1939. Aquí se le puede ver adornado con diez distintivos rojos de victorias.





El as de Nomonhan Cpl Katsuaki Kira (de pie en el extremo izquierdo; 21 derribos) y sus compañeros del 24° Sentai descansan junto a un camión de arranque durante el sangriento verano de 1939.

96 kilómetros al suroeste de Nomonhan, en la propia Mongolia. Junto con la infantería, llegaron dos regimientos de cazas modernos (I-15 e I-16), una unidad de reconocimiento y otra de bombarderos.

La primera sangre derramada en un combate aéreo en los cielos se produjo en la tarde del 20 de mayo cuando tres Nate del 24° Sentai, mandado por el Lt Col Kojiro Matsumura, atacaron a dos I-16 que escoltaban a un biplano de reconocimiento R-Z en una salida sobre el río Khalka. Después de un breve combate, el R-Z fue derribado, aunque los cazas Polikarpov escaparon. Dos días después, los Nate se enfrentaron a seis I-16, reclamando tres derribados.

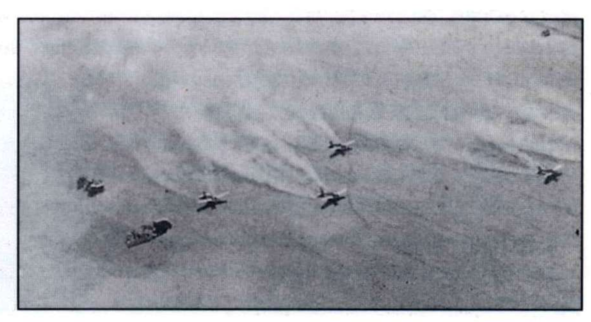
Las escaramuzas de "devolver golpe por golpe" comenzaron a ser más importantes ya que se enviaron más aviones a la zona fronteriza en disputa; entre ellos había cinco regimientos de la FAEJ, todos equipados con los nuevos Ki-27. Los veteranos soviéticos que habían combatido contra la FAMJ en China se encontraron entonces luchando contra la FAEJ.

El 26 de mayo el 11° Sentai recibió su bautismo de fuego en este conflicto cuando nueve Nate atacaron una formación de I-16 y, según informaron, derribaron a nueve de ellos sobre Nomonhan. Dos días después, más de 60 cazas soviéticos regresaron buscando venganza, pero el 11° Sentai hizo despegar en una alarma a 18 aviones como respuesta a esa amenaza y reclamó unas increíbles 42 victorias frente a la pérdida de un Ki-27. En realidad, los soviéticos sólo perdieron diez aviones, pero las abultadas reclamaciones de los japoneses establecieron la norma habitual para las acciones posteriores.

El 22 de junio tuvo lugar el mayor combate aéreo hasta la fecha cuando casi 100 cazas soviéticos cruzaron el río Khalka hacia territorio de Manchuria. El 24° Sentai sólo pudo reunir 18 cazas como respuesta, pero durante la serie de combates aéreos de huida, aquel puñado de pilotos japoneses reclamó 47 victorias frente a la pérdida de cinco de los suyos. Por su parte, los soviéticos reconocieron haber perdido sólo 11 aviones, derribando 31 cazas japoneses.

Mientras las fuerzas terrestres soviético-mongolas combatían contra el Ejército japonés de Kwantung a lo largo del río Khalka, por encima se oía el estruendo de unos combates aéreos tremendos. En ambos bandos se produjeron actos de heroísmo da-

Los Ki-27 del 64° Sentai despegan en una alarma para el combate contra los soviéticos a mediados de 1939. El perfil plano de la llanura de Nomonhan hacía que los despegues y los aterrizajes fueran fáciles y, con frecuencia, los pilotos de ambos bandos aterrizaban para recoger a los compañeros derribados.



do que los pilotos aterrizaban con sus cazas en las llanuras planas para rescatar a los compañeros derribados. El 26 de junio se produjo un ejemplo de esto cuando el jefe del 70º regimiento de caza IAP soviético, Maj V. M. Zabaluev, se lanzó en paracaídas desde su I-16 en llamas sobre el territorio de Manchuria. Su segundo, el Maj Serguéi Gritsevets, aterrizó con su avión mientras los hombres de la infantería japonesa avanzaban y, una vez que tuvo a su jefe sentado con seguridad en su regazo, despegó entre una lluvia de proyectiles de armas de fuego.



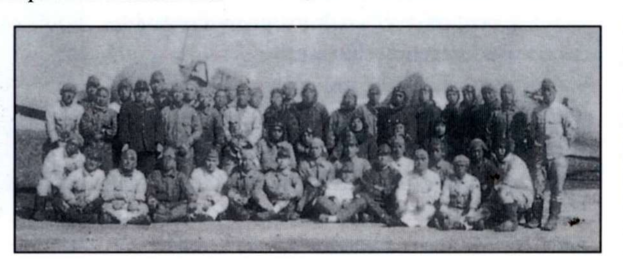
Otra toma del 64º Sentai operando desde territorio de Manchuria durante el Incidente de Nomonhan. Aquellos "campos de aviación" siempre fueron provisionales por naturaleza, con todo el personal (oficiales y soldados) acuartelado en tiendas de campaña. El mantenimiento de los aviones también se realizaba por completo al aire libre, pero gracias a la fuerte fabricación del *Nate* esto no supuso muchos problemas para el personal de tierra de la FAEJ.

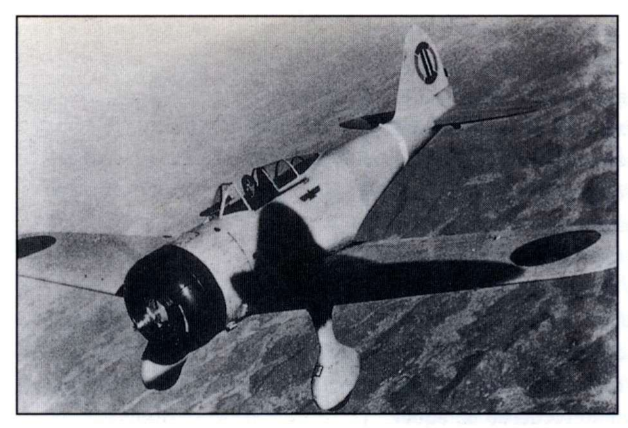
Debido a la continuación de la ofensiva aérea soviético-mongola sobre el territorio de Manchuria, los japoneses decidieron aumentar la guerra aérea atacando blancos más allá del río Khalka. Durante las horas del amanecer del 27 de junio, 104 aviones del 2º Hikodan cruzaron a territorio de Mongolia para bombardear las bases de Tamsak-Bulak. Mientras los bombarderos japoneses bombardeaban el campo de aviación, los cazas soviéticos despegaron en una alarma para entablar combate. Lo que siguió fue un intenso combate aéreo de 30 minutos en el que participaron más de 150 aviones y que hipnotizó a las tropas que observaban el espectáculo desde tierra. Cuando los bombarderos finalizaron su misión, los cazas de escolta interrumpieron el combate y acompañaron a los "intrusos" hacia la frontera. Los japoneses perdieron dos cazas y tres bombarderos. Gracias a la destreza de los pilotos de caza de la FAEJ, sólo un bombardero Modelo 97 tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia (debido a problemas en el motor) en territorio enemigo e, incluso entonces, otro bombardero aterrizó y recogió a toda la tripulación.

El mes de julio fue testigo de los combates más intensos de esta escaramuza fronteriza de 129 días de duración. Los Nate aniquilaron a los I-153 soviéticos y, consiguientemente, su plana mayor llegó a la conclusión de que la era de la guerra de los biplanos había llegado definitiva y terminantemente a su conclusión. Como respuesta a las bajas cada vez mayores, los soviéticos comenzaron entonces a cambiar su táctica, realizando incursiones de ataque y huida con sus I-16 al otro lado de la frontera; se advirtió a sus pilotos que no combatieran contra los Nate. Las versiones más modernas Tip 12 y 17 del I-16 utilizaban un armamento más pesado, que incluía cañones de 20 mm ShVAK, así como placas de blindaje para proteger a los pilotos.

En agosto la FAEJ comenzó a tener menos reclamaciones y más bajas entre los pilotos, por lo que se concluyó rápidamente que el enemigo se había dado cuenta de la inferioridad de sus cazas en comparación con los Nate y utilizaba ya una táctica mejor. Además, el pequeño grupo de pilotos, de caza de la FAEJ en Manchuria también había comenzado a sucumbir frente al cansancio de combate después de realizar más de cuatro misiones diarias durante casi tres meses. Los japoneses decidieron finalizar las hostilidades para salvar lo que quedaba de sus vapuleadas fuerzas terrestres y los soviéticos, estupefactos ante la invasión alemana de Polonia el 1 de septiembre, estaban más que deseosos de romper el contacto. Sin embargo, aunque se desarrollaron conversaciones de paz a puerta cerra-

El 2º Chutai del 11º Sentai posa para una fotografía de grupo en julio de 1939 durante el apogeo de la guerra contra los soviéticos.





El primer caza monoplano de la FAEJ, el *Nate*, estaba armado con dos ametralladoras de 7,7 mm en la parte superior del fuselaje, por delante del revestimiento, y podía alcanzar una velocidad máxima de 467 km/h a 11.480 pies. Esto permitía al Nakajima más que hacer frente al I-16 soviético, aunque le faltaba la potencia de fuegos y la protección del blindaje de este último. Sin embargo, estas deficiencias se compensaban de sobra con la maniobrabilidad sin igual del *Nate*, que los pilotos japoneses preferían en el combate aéreo antes que los cañones o las placas de blindaje. Este Ki-27 muestra el capot rojo y la insignia del águila del 1er Chutai del 64° Sentai y aparece aquí con el Sgt Shigeru Takuwa a los mandos.

da, los combatientes siguieron luchando. La última acción aérea de este incidente tuvo lugar el 15 de septiembre cuando el 1°, 11°, 24°, 59° y 64° Sentais se enfrentaron en un intenso combate a los cazas soviéticos. Al día siguiente se firmó una tregua y la paz volvió a esta región fronteriza.

Ambos bandos realizaron unas reclamaciones desorbitadas y minimizaron sus bajas. Los soviéticos creían haber derribado más de 650 aviones japoneses (las bajas reales documentadas colocaron esta cifra en 162), mientras que los japoneses reclamaron haber derribado 1.162 aviones soviéticos, destruyendo otros 98 sobre el terreno; los soviéticos perdieron 207 aviones como resultado de los combates. El mejor as de la FAEJ en este conflicto fue el WO Hiromichi Shinohara, que reclamó 58 victorias, mientras que su equivalente en el lado soviético fue el Maj Serguéi Ivánovich Gritsevets del 70° IAP con más de 40 victorias.

Las experiencias de combate obtenidas en este "ensayo general" de la II Guerra Mundial otorgaron a los pilotos de caza de la FAEJ una valiosa perspectiva de sus puntos débiles y sus puntos fuertes. Por entonces ya pensaban que la velocidad era esencial si el adversario evitaba el combate aéreo próximo. Con respecto a sus propios aviones, los pilotos se dieron cuenta de que la llegada de cazas enemigos más armados y más blindados convertía en prácticamente inútil su armamento con calibre de fusil, mientras que la falta de depósitos de combustible autosellables en el Nate hacían al Nakajima especialmente vulnerable ante el fuego de los cañones; su equipo de radio también era prácticamente inservible. Aunque en aquel momento los diseñadores de aviones tomaron en serio las críticas de los pilotos, lo que éstos finalmente recibieron para sustituir al Nate unos dos años después (el Nakajima Ki-43 Hayabusa, nombre clave Oscar) parecía indicar otra cosa.

Brigada Bunji Yoshiyama

Uno de los pilotos más duros de la FAEJ que surgió del Incidente de Nomonhan fue Bunji Yoshiyama, originario de la Prefectura de Kagoshima en Japón. Nació en 1916 y dejó la Academia de la Marina Mercante para probar su suerte con la FAEJ. Finalizó la instrucción de vuelo en noviembre de 1934 y fue finalmente destinado al 11° Sentai en Harbin, Manchuria.

El 28 de mayo de 1939 más de 60 cazas soviéticos I-152 e I-16 cruzaron el río Khalka hacia el territorio de Manchuria, mandados por el Maj V. M. Zabaluev. Dolidos por las bajas de dos días antes, los soviéticos estaban ansiosos de un nuevo enfrentamiento, por lo que el 11° Sentai aceptó el desafío. Yoshiyama, que volaba con el 1er Chutai, derribó un I-152 en su primer combate aéreo, mientras que su escuadrón reclamó 42 victorias frente a una sola pérdida; el piloto en cuestión saltó en paracaídas para más seguridad.

El 27 de junio, la FAEJ cruzó el río Khalka hacia el territorio de Mongolia por segunda vez, a pesar de haber sido advertido desde Tokio que no asumiera ninguna ofensiva. Sin hacer caso del Alto Mando, los jefes del Ejército de Kwantung dieron órdenes de lanzar un ataque preventivo contra el campo de aviación soviético de Tamsak-Bulak; el MSgt

Yoshiyama disfrutó en la acción de aquel día, derribando cuatro cazas enemigos (tres I-16 y un I-152). Antes de volver a la base, aterrizó con su avión al este del Lago Byur y rescató al MSgt Eisaku Suzuki.

El 25 de julio Yoshiyama derribó tres cazas enemigos y nuevamente aterrizó por detrás de las líneas enemigas, esta vez para recoger al MSgt Shintaro Kajima del 4º Chutai, que se había lanzado en paracaídas. Según fue subiendo su registro también lo hizo su reputación y, a menudo, voló como segundo punto del Capt Kenji Shimada, CO del 1er Chutai.

En un terrible combate aéreo, el 20 de agosto, Yoshiyama dañó un caza soviético, que realizó un aterrizaje de emergencia. En un acto de osadía, o de simple estupidez, aterrizó junto a su adversario soviético y le mató de un tiro. A continuación, Yoshiyama le quitó la pistola y el reloj de pulsera y volvió a Manchuria con ellos como recuerdo de aquel encuentro fatídico.

El MSgt Yoshiyama desapareció el 15 de septiembre de 1939 durante una misión de escolta de bombarderos para atacar los campos de aviación soviéticos al este del Lago Byur; al día siguiente se firmó el armisticio. En el momento de su muerte había realizado 90 misiones, logrando al menos 20 victorias, posiblemente 25.

Comandante Iwori Sakai

Iwori Sakai fue uno de los pilotos de caza operativos más veteranos de la II Guerra Mundial y su mayor contribución a la FAEJ durante este periodo fue como instructor y piloto de pruebas. Nació en la Prefectura de Gifu en 1909 y, en principio, recibió instrucción como piloto civil en Tokorozawa. En 1928 se convirtió en piloto suboficial de la reserva.

El Cpl Sakai desempeñó sus funciones militares primeramente en Corea y, a continuación, en Shantung, en China. Posteriormente volvió a Japón para convertirse en instructor ayudante en la Academia de Caza de Akeno. Ingresó en la Academia del Ejército en 1932, finalizando al año siguiente y convirtiéndose en alférez. Después, continuó sus enseñanzas en Akeno y también en Tokorozawa.



El Maj Iwori Sakai fue un destacado instructor y piloto de pruebas, así como un veterano con 15 derribos en el Incidente de Nomonhan. Muchos pilotos supervivientes de la FAEJ debieron la vida a sus métodos de instrucción.

Cuando estalló la Guerra de China, en julio de 1937, los japoneses enviaron rápidamente tropas y aviones a la zona norte del país. El bautismo de fuego de Sakai tuvo lugar el 11 de marzo de 1938 durante un ataque sobre Sian y, exactamente dos semanas después, derribó su primer avión enemigo, un I-15. El 10 de abril reclamó tres más, seguidos de otro el 20 de mayo.

En el momento en que comenzó el Incidente de Nomonhan, en mayo de 1939, el Capt Sakai estaba destinado en el 2º Chutai del 64º Sentai, y cuando el CO (un tal Capt Anzai) de la primera de estas unidades murió el 1 de septiembre, él se convirtió en el nuevo jefe.

Hacia la última parte de este conflicto, las bajas entre los pilotos japoneses comenzaron a aumentar. Él recuerda cómo: "Tenía que realizar de cuatro a seis misiones diarias y estaba tan enormemente cansado que apenas podía ver para aterrizar con mi avión. Los aviones enemigos llegaban como una nube negra y nuestras bajas eran muy numerosas". Sakai consiguió un récord de siete misiones en un día y, en una ocasión, volvió con más de 50 agujeros de bala en su caza.

Al final de las hostilidades en las llanuras de Nomonhan, el Capt Sakai fue trasladado a Seúl, Corea, donde instruyó a sus hombres en el "mé-

todo Sakai", utilizando los más modernos sistemas tácticos de caza británicos y estadounidenses. En julio de 1941 volvió a la Academia de Caza de Akeno donde sus posteriores enseñanzas influyeron en muchos de los futuros ases de la FAEJ, incluyendo al Maj Yohei Hinoki.

En marzo de 1942 Sakai había alcanzado la graduación de comandante y participó en las pruebas del nuevo Ki-61 Hien (Tony). Valoró este aparato como el segundo mejor caza de la FAEJ, junto con el Oscar estándar, desde 1943 hasta el final de la guerra; él reservaba los máximos honores para el Ki-84 Hayase (Frank). Cuando los B-29 comenzaron sus incursiones sobre Japón, él mandó una unidad de defensa aérea y se enfrentó en combate a las superfortalezas. En las últimas fases de la guerra probó en vuelo el Ki-100 Goshikisen, con el que quedó favorablemente impresionado, pero llegó demasiado tarde para tener ningún tipo de influencia en el resultado final del conflicto.

Al final de la guerra el registro total personal de victorias del Maj Sakai estaba en 15 (todos aviones soviéticos), habiendo realizado un total de más de 5.000 horas en 50 modelos diferentes de aviones.

COMANDANTE JYOZO IWAHASHI

Jyozo Iwahashi, un oficial militar de carrera que llegó a ser un jefe de cazas distinguido en la II Guerra Mundial, nació en la Prefectura de Wakayama, Japón, en 1912. Finalizó con la 45ª Promoción de la Academia Militar del Ejército de Tierra en julio de 1933 y, consiguientemente, fue nombrado alférez. Recibió la instrucción de vuelo en Tokorozawa y Akeno.

En el momento del Incidente de Nomonhan era jefe de escuadrón del 4º Chutai/11º Sentai, entonces con base en Harbin, Manchuria. No participó en los combates iniciales y sólo se vio implicado en la segunda fase que comenzó en junio. Sus primeras victorias llegaron el 24 de aquel mes cuando reclamó dos aviones enemigos derribados.

Gracias a las destrezas de mando de Iwahashi, el 4º Chutai había conseguido más de 100 victorias en el momento del armisticio, pero debido a su desdén con respecto a los medios de comunicación japoneses y a su rechazo a permitir que los periodistas le entrevistaran, la mayor parte de sus victorias pasaron desapercibidas. Iwahashi reclamó 20 victorias en Nomonhan y, consiguientemente, recibió la concesión de la Orden de Mérito en 4º Grado por sus servicios distinguidos.

Volvió a Japón y se convirtió en instructor en Akeno antes de asumir la función de piloto de pruebas. Como la situación de la guerra se deterioraba, el deseo de la FAEJ de poner en servicio el nuevo Ki-84 llevó a Iwahashi a dirigir el departamento de inspección encargado de evaluar el nuevo caza de Nakajima.

Posteriormente fue nombrado, el 5 de marzo de 1944, jefe del recién creado 22º Sentai, siendo esta unidad la primera de la FAEJ en recibir el Frank. Después de un breve periodo de instrucción para la familiarización, se envió al sentai a la China central para combatir; Iwahashi llegó a Hankow con 40 Ki-84 el 24 de agosto.

Cuatro días después de su llegada al teatro de operaciones, el 22º Sentai participó en su primer combate en Yochow, cuando se enfrentó a los P-40N de varios escuadrones provisionales del Ala Mixta Chino-Estadounidense y del 118 Escuadrón de Reconocimiento Táctico/23 FG de la USAAF. El Maj Iwahashi reclamó un P-40 derribado.



Debido a su aversión a la prensa japonesa, las hazañas del as de Nomonhan con 20 derribos Jyozo Iwahashi quedaron en su mayoría en el anonimato durante 1939. Prestó sus servicios como jefe de escuadrón del 4º Chutai, dentro del excelente 11º Sentai, durante la segunda fase del conflicto y, posteriormente, se convirtió en instructor y luego en piloto de pruebas.

Al mes siguiente, Iwahashi y algunos de sus hombres comenzaron a interceptar a los B-29 en su camino hacia Japón desde las bases chinas. El 21 de septiembre de 1944 se les ordenó atacar el campo de aviación de Xian (Sian) y el comandante y su punto atacaron a los cazas enemigos mientras éstos despegaban, hasta que el primero fue alcanzado por el fuego terrestre. Entonces Iwahashi lanzó su avión en picado hacia tierra y murió; una fuente sostiene que embistió a un P-47. En el momento de su muerte había conseguido más de 21 derribos y fue consiguientemente ascendido dos graduaciones de forma póstuma, hasta teniente coronel.

Alférez Masatoshi Masuzawa

Masatoshi Masuzawa fue uno de los personajes más peculiares dentro de la FAEJ, comparable al legendario as de la Infantería de Marina de EE UU, Maj Gregory Pappy Boyington. Como un tenaz piloto de caza que asumía riesgos extremos y que rezumaba un aura de invencibilidad, su único punto débil era el alcohol. De hecho, se dice que había combatido atontado por la bebida, lo cual resulta una hazaña increíble, de ser cierto. Masuzawa estaba hecho de la materia de las leyendas.

Nació en la Prefectura de Miyagi en 1915 y, como muchos de sus compañeros, tan pronto como fue lo suficientemente mayor, se alistó en el Ejército y comenzó su carrera como un simple soldado de infantería. Al darse cuenta de que los pilotos de caza eran admirados y tratados mejor que los soldados a pie, Masuzawa marchó a la Academia de Vuelo de Kumagaya, finalizando la instrucción de caza en Akeno en febrero de 1938.

Durante el periodo del Incidente de Nomonhan, Masuzawa era miembro del 1er Sentai. Consiguió su primera victoria en Tamsak-Bulak, en el territorio de Mongolia, el 27 de junio y, al final de las hostilidades en septiembre, había conseguido 12 derribos. Su técnica en el combate aéreo era sencilla y eficaz: cargar contra los enemigos de forma valiente, dispersarlos y luego eliminarlos. Su avión recibió muchos impactos debido a la utilización de esta táctica, pero Masuzawa vivía una vida de ensueño.

Después del Incidente de Nomonhan, el 1er Sentai estableció su base cerca de Harbin, en Manchuria, hasta noviembre de 1941. El día inicial de la Guerra del Pacífico, este grupo aéreo escoltó un convoy de buques en dirección al sur hacia la campaña malaya. Antes de su salida hacia Rabaul, Nueva Bretaña, en enero de 1943, también entraron en combate en la Indochina francesa.

El WO Masuzawa combatió contra los estadounidenses en Nueva Guinea, operando desde las bases de Salamaua y Lae. El 22 de junio de 1943 resultó herido en un combate aéreo contra los P-38 del 80 Fighter Squadron en Salamaua, reclamando un caza Lockheed derribado antes de ser alcanzado y resultar herido de gravedad él mismo. Masuzawa realizó un aterrizaje forzoso en Lae y fue posteriormente repatriado a Japón en un buque hospital.

Mientras estuvo hospitalizado el devenir de la guerra se estaba deteriorando para Japón. La necesidad de instructores de vuelo experimentados le proporcionó finalmente a este piloto en tierra la posibilidad de volar de nuevo y, en marzo de 1944, Masuzawa fue destinado al 39º KFR (escuadrón de instrucción educativa) en el campo de aviación de Yokoshiba, utilizando los aviones Ki-79 fabricados en Manchuria, una variante rediseñada para los instructores del Ki-27 Nate.

Retratado aquí poco después del Incidente de Nomonhan, el as del 1er Sentai 2Lt Masatoshi Masuzawa (en el centro) llevó una vida de ensueño. Asumió riesgos extremos y volvió vivo en todas las ocasiones, derribando 12 aviones soviéticos en 1939.



Durante este periodo instruyó a decenas de pilotos para las operaciones suicida *kamikaze*.

El 16 de febrero de 1945 los aviones de los portaaviones estadounidenses atacaron los campos de aviación japoneses como parte de una enorme misión de caza libre sobre las áreas de la Península de Chiba y Tokio; el asalto de la Agrupación Táctica 58 era el primer ataque a gran escala de los estadounidenses sobre suelo japonés desde la incursión Doolittle de 1942.

Cuando llegaron a Yokoshiba los informes sobre los aviones enemigos que se aproximaban, el WO Masuzawa fue uno de los 16 instructores y alumnos que despegaron en una alarma para defender el campo de aviación. En el combate aéreo contra los F6F-5 Hellcat del VF-9 y del VF-80, este as sin igual reclamó un avión derribado, a pesar de que su Ki-79 estaba armado con una única ametralladora de 7,7 mm. Casi todos sus compañeros fueron derribados, pero Masuzawa volvió vivo.

Finalizó la guerra con un total de 15 victorias aéreas.

Alférez Shogo Saito

Shogo Saito consiguió notoriedad como el Rey de los ataques apisonadora durante el Incidente de Nomonhan. Nació en 1918 en la Prefectura de Aomori en Japón. En 1935 inició la instrucción de vuelo en Tokorozawa, finalizando el curso de instrucción de caza en Akeno en noviembre de 1936.

Cuando estalló el conflicto en la frontera mongola en mayo de 1939, Saito era miembro del 24º Sentai en Hailar, Manchuria. El 24 de mayo reclamó sus primeras victorias cuando voló directamente contra una formación de I-152 soviéticos en el lago Byur, derribando a dos; había despegado tarde y confundió a los aviones enemigos con sus propios compañeros de escuadrón.

El primer gran combate aéreo del Incidente de Nomonhan tuvo lugar el 22 de junio, cuando más de 100 aviones soviéticos cruzaron por dos veces el río Khalka hacia territorio de Manchuria. El único sentai japonés que iba a enfrentarse a esta incursión era el 24º con 18 Ki-27. El MSgt Saito derribó tres aviones enemigos y obligó a un piloto a lanzarse en paracaídas. Cuando otros tres cazas soviéticos realizaron aterrizajes forzosos, él los atacó y los incendió.

Cuando en el combate los aviones comenzaron a arremolinarse en torno a él, Saito se encontró en una situación peligrosa ya que había gastado toda su munición. Decidió huir hacia la base, pero pronto se vio rodeado por ocho I-16. Sabiendo que no tenía ninguna oportunidad de sobrevivir ante tal superioridad decidió embestir un caza Polikarpov. Rápidamente seleccionó su víctima y cuando intentó colisionar contra el caza soviético su ala derecha destrozó la parte superior del timón y del plano de deriva del I-16 y el desventurado piloto enemigo perdió completamente el control de su aparato; Saito había conseguido su cuarta victoria aérea del día. En la posterior confusión consiguió hacer buena su huida y llegar como pudo a casa.

El 21 de julio Saito derribó él solo cuatro cazas enemigos y reclamó uno probable. También le salvó la vida a su CO cuando realizó un intento de embestida después de haber gastado nuevamente toda su munición. Esta táctica resultó ser eficaz ya que el piloto enemigo se alejó ante tan inesperado ataque.

El 2Lt Shogo Saito recibió el sobrenombre de *Rey de los ataques apisonadora* después de varios enfrentamientos memorables contra los I-16 en el verano de 1939. Se convirtió en el mejor as del 24º Sentai en Nomonhan al conseguir 24 derribos, aunque, contrariamente a lo que indica su apodo, sólo consiguió una victoria confirmada arrollando físicamente a un avión soviético.



Dos días después los soviéticos pusieron en escena un ataque de bombardeo masivo a través del río Khalka, utilizando más de 120 cazas para escoltar a 23 bombarderos SB-2. En el combate aéreo más importante del conflicto, los japoneses no lograron detener la incursión; el MSgt Saito derribó a uno de los bombarderos, pero fue rápidamente atacado por una horda de cazas y sufrió heridas de bala en su pierna izquierda. Consiguió salir del enfrentamiento y volvió a la base, donde fue hospitalizado durante un breve espacio de tiempo.

En el momento en el que entró en vigor el alto el fuego a mediados de septiembre, Saito había conseguido 25 victorias, convirtiéndose en el mejor as del 24º Sentai. Siguió prestando sus servicios con su unidad en las Islas Filipinas tras el estallido de la II Guerra Mundial, siendo trasladado posteriormente a Nueva Guinea, donde reclamó un B-24 entre otros derribos; el número exacto se desconoce. Murió el 2 de julio de 1944 cuando combatía como soldado de infantería contra las fuerzas de EE UU en Hollandia.



En una increíble carrera de combate que duró solamente tres meses, Hiromichi Shinohara consiguió 58 victorias, un total que incluía un récord en la FAEJ con 11 derribos en un día. Su asombroso éxito con el 11º Sentai le valió el título de *Richtofen de Oriente*.

SARGENTO HIROMICHI SHINOHARA

Hiromichi Shinohara fue el mejor piloto de caza de la FAEJ. Se labró su fama durante el Incidente de Nomonhan donde, en sólo tres meses de combate, derribó 58 aviones enemigos, ganándose el título de Richtofen de Oriente. Ningún otro piloto de caza de la Fuerza Aérea batió su récord de victorias.

Este futuro as de ases nació en 1913 en una familia de agricultores en la Prefectura de Tochigi. Se alistó en el 27º Regimiento de Caballería del Ejército en 1931 y prestó sus servicios en el extranjero, en Manchuria, donde fue miembro de la fuerza expedicionaria enviada para proteger a los colonizadores japoneses y sus propiedades frente a los bandidos chinos. En junio de 1933 Shinohara accedió a la Academia de Vuelo de Tokorozawa, de donde salió en enero de 1934, siendo destinado al 11º Sentai y enviado a Harbin, en Manchuria.

Cuando estalló la escaramuza fronteriza con las fuerzas soviético-mongolas el 10 de mayo de 1939, el Sgt Shinohara estaba preparado. Los pequeños enfrentamientos de "devolver golpe por golpe" sobre el terreno pronto tuvieron serias consecuencias ya que ambos bandos trasladaron refuerzos de caza a lo largo de la deficientemente definida frontera. El Col Yujiro Noguchi, al mando del 11º Sentai, envió 20 Ki-27 Nate desde Harbin a las bases avanzadas cerca de la frontera mongola el 24 de mayo y, tres días después, Shinohara derribó cuatro I-16 en su primer combate, que se desarrolló sobre el río Khalka. Menos de 24 horas después derribó un avión de reconocimiento L-Z y cinco cazas I-15.

Shinohara estableció el récord japonés imbatido de 11 cazas enemigos derribados en un único día, el 27 de junio de 1939, en Tamsak-Bulak. Aquel día marcó la primera ofensiva aérea a gran escala contra el enemigo en su propio territorio cuando una fuerza de más de 100 aviones japoneses cruzó el río Khalka y bombardeó los campos de aviación de Tamsak-Bulak. Más de 150 aviones participaron en un inmenso y confuso combate durante más de media hora. La táctica de Shinohara era sencilla: solía cargar contra una formación de cazas enemigos solo, dispersándolos y eliminándolos de uno en uno con su excelente puntería.

El 11º Sentai casi perdió a Shinohara el 25 de julio cuando fue alcanzado en combate; este as sin igual se vio obligado a realizar un aterrizaje



El WO Shinohara fue derribado por una fuerza abrumadoramente superior de I-16 el 27 de agosto de 1939 y estos trozos carbonizados fueron recuperados de los restos quemados de su Ki-27. Entre ellos estaba una pistola Mauer Modelo 1914 (arrebatada a una de sus víctimas), un reloj, una placa de identificación de latón, un abrelatas, la llave y otros objetos diversos.

forzoso después de que su caza fuera alcanzado en el depósito de combustible izquierdo. Afortunadamente, su compañero de escuadrón, MSgt Iwasaki, aterrizó con su avión y rescató a su compañero mientras los carros de combate soviéticos avanzaban hacia ellos.

Finalmente, al WO Hiromichi Shinohara se le acabó la suerte en la tarde del 27 de agosto de 1939; mientras escoltaba a los bombarderos cayó víctima de un caza que le persiguió, pero no sin antes haber derribado a tres de ellos. La última entrada del diario de Shinohara registraba 55 victorias, a las que añadir los tres derribos logrados en su última misión. Recibió un ascenso póstumo a alférez.

Capitán Kenji Shimada

Kenji Shimada no presentaba ni la apariencia ni el porte de un piloto de caza. Tenía exceso de peso y era de modales suaves, con una disposición amable. Sin embargo, el aspecto era totalmente engañoso en este caso ya que Shimada iba a convertirse en uno de los mejores ases de la FAEJ durante el Incidente de Nomonhan. Nacido en Tokio en 1911, Shimada finalizó sus estudios en la Academia Militar del Ejército en julio de 1933 y entró en la Academia de Vuelo de Tokorozawa. Después de finalizar varios cursos de vuelo recibió instrucción complementaria en la Academia de Caza de Akeno.

En marzo de 1938 Shimada fue ascendido a capitán y enviado al 11º Sentai como jefe de escuadrón del 1er Chutai. Estaba destinado en Manchuria cuando estalló el Incidente de Nomonhan y trasladó su escuadrón a Hailar el día 24 de aquel mes ya que las escaramuzas fronterizas aumentaban en intensidad.

El bautismo de fuego del Capt Shimada tuvo lugar tres días después mientras mandaba una patrulla de seis aviones sobre el río Khalka. Su formación se enfrentó a nueve I-16 soviéticos y él rápidamente derribó tres de ellos, mientras que sus compañeros compartieron los seis restantes. Hubo un receso en los combates después del 28 de mayo y ambos bandos utilizaron este tiempo para reagruparse y volver a valorar la situación.

Las escaramuzas fronterizas volvieron a aparecer nuevamente el 22 de junio y desde aquel día hasta el armisticio, a mediados de septiembre, el Capt Shimada tomó parte en los combates habituales. Su 1er Chutai consiguió el número más elevado de derribos del grupo aéreo, reclamando más de 180 aviones enemigos derribados. Entre sus subordinados se encontraba el mejor de los ases, WO Hiromichi Shinohara (véase el apartado anterior).

El 15 de septiembre de 1939, el último día de combates, el Capt Shimada participó en una incursión contra Tamsak-Bulak. Fue visto por última vez tomando parte en un combate aéreo contra los I-16, pero después de no conseguir regresar a la base, el capitán fue declarado muerto en combate. Recibió el habitual ascenso póstumo a comandante.

El registro final de Kenji Shimada no está claro y según algunos historiadores japoneses, se le reconocen 27 derribos aéreos, mientras que otras fuentes dicen que reclamó más de 40 victorias. A pesar de la confusión que rodea el registro personal final de Shimada, los destacados logros de su unidad sirven como testimonio claro de sus extraordinarias cualidades de mando.

EL TEATRO DE OPERACIONES DE CHINA-BIRMANIA-INDIA

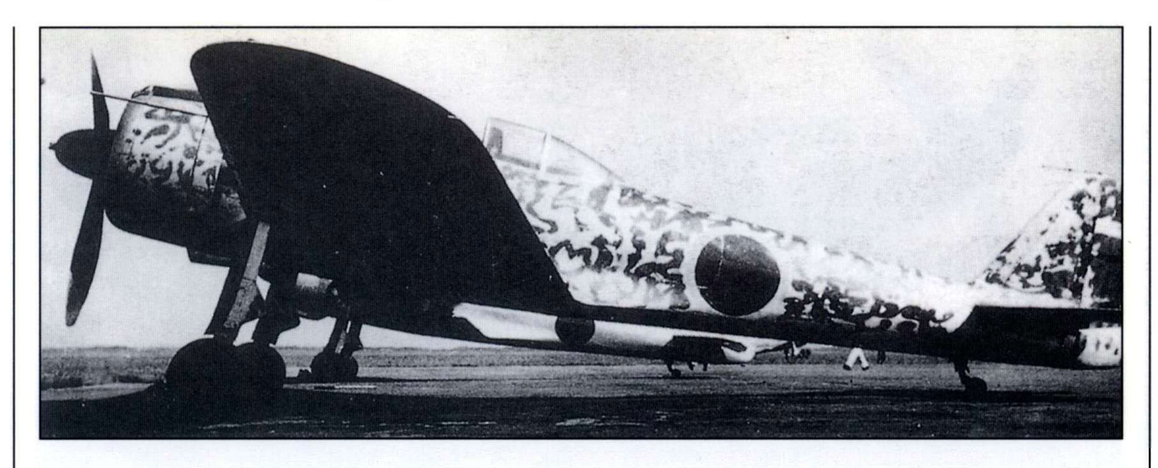
Cuando Japón inició la guerra contra Estados Unidos el 7 de diciembre de 1941, la FAEJ estaba en el momento cumbre de su existencia. Los veteranos de la Guerra de China y de Nomonhan tenían confianza en su capacidad para hacer frente a sus adversarios estadounidenses, británicos y holandeses. Al comienzo de la II Guerra Mundial creían que la clave de la victoria estaba en entrar en combates aéreos próximos, así como en mantener siempre una velocidad suficiente en combate para perseguir a los oponentes que huyeran; las lecciones de Nomonhan estaban frescas en sus mentes. Desgraciadamente, el Ki-43 Hayabusa (Halcón peregrino), que recibió el nombre clave aliado de Oscar, no satisfizo completamente sus expectativas.

Aunque el Warhawk P-40 de la USAAF era técnicamente superior al Ki-43 *Oscar*, con frecuencia era la destreza del piloto la que determinaba la victoria a favor de los aviones de la FAEJ durante los primeros años de la guerra. Aquí un P-40E cae víctima ante el ataque de un *Oscar* en los primeros meses de 1942 en la zona de CBI (China-Birmania-India).

En comparación con el ágil caza Mitsubishi A6M Zero de la Armada, el Oscar era mucho más pequeño y ligero. Sus flaps de combate en forma de mariposa y gran envergadura le conferían a este avión una maniobrabilidad superior cuando se desplegaban en el fragor del combate aéreo, pero el motor Nakajima Ha-25 con 950 caballos de potencia daba una velocidad máxima de sólo 493 km/h a 13.125 pies, lo cual le hacía notablemente más lento que los 530 km/h del Zero.

En términos de potencia de fuegos, el Hayabusa era ligero de peso y poseía únicamente una pareja de ametralladoras de 7,7 mm en el morro; este miserable armamento provocó una gran consternación entre los pilotos veteranos de la FAEJ, que habían criticado varios años antes y de forma rotunda al predecesor del Ki-43, el Ki-27, por su falta de capacidad ofensiva. Los modelos posteriores llevaron dos ametralladoras de 12,7 mm montadas en el morro, pero Nakajima se negó a instalar armamento en las alas como el que se había adaptado al Zero.

En preparación de la invasión malaya, se asignó a los Sentais 1º, 11º, 64º y 77º del Ejército funciones de escolta de los buques de las fuerzas de desembarco y, de estos cuatro sentais, sólo el 64º utilizaba los nuevos Ki-43-I-Otsu; los habían recibido en agosto de 1941.



El 7 de diciembre de 1941, mientras la Marina japonesa atacaba Pearl Harbor, la FAEJ estaba ocupada apoyando el desembarco del 25° Ejército en Malasia. Los cazas de la FAEJ neutralizaron rápidamente a la RAF, que tenía la desventaja de una falta generalizada de aviones modernos, y una vez que los primeros habían asegurado la superioridad aérea, se garantizó la caída de Malasia.

A finales de enero de 1942 las fuerzas británicas y de la Commonwealth se vieron forzadas a retirarse hacia el enclave protector de la isla de Singapur. Desde allí, la RAF consiguió poner en escena algo así como una contraofensiva con un puñado de desgastados Hawker Hurricane IIB y Brewster Buffalo, contra una fuerza abrumadoramente superior, evitando la derrota durante varios días hasta que finalmente sucumbieron ante la superior fuerza japonesa.

El Hurricane se había ganado una reputación ayudando a contener la avalancha de la Luftwaffe durante la Batalla de Inglaterra en el verano de 1940. Cuando entró en servicio a finales de 1937 se había convertido en el primer caza de la RAF capaz de superar velocidades sostenidas de 480 km/h. Más grande que el Oscar y armado con unas increíbles (por lo menos para los pilotos de la FAEJ) ocho ametralladoras Browning de 8,38 mm (cuatro por ala), superaba fácilmente en armamento a sus adversarios. La velocidad máxima del Hurricane de 536 km/h a 18.500 pies también resultó ser una sorpresa desagradable para los pilotos japoneses.

Visto poco después de su llegada a China a mediados de 1943, este Ki-43-II-Otsu, recién salido de fábrica, fue financiado mediante una suscripción pública para tiempos de guerra; fue bautizado como Avión Aikoku (Patriotismo) N° 2068.

Este Ki-43-II-Ko, que lleva las características bandas del fuselaje y la cola en rojo, del 2° Chutai/25° Sentai era el *Oscar II* personal del jefe del escuadrón. Se le puede ver estacionado entre salida y salida en Hankow, en China, en 1944.





El complejo distintivo rojo de la cola de este Ki-61-I indica que su usuario era la 37ª Compañía de Instrucción de Vuelo, con base en el campo de aviación de Matsuyama, en Formosa, en marzo de 1944. Esta unidad dependía de un grupo de pilotos veteranos del frente, para afinar las destrezas de las tripulaciones aéreas recién llegadas desde las academias básicas de instrucción de vuelo con base en las islas japonesas. Aunque ante todo era estrictamente una unidad de instrucción, las necesidades operativas a menudo implicaban que a los instructores de la 37ª se les ordenara realizar regularmente salidas para la defensa local. De hecho, esta compañía también participó en su totalidad en la fatal defensa de Okinawa en 1945.

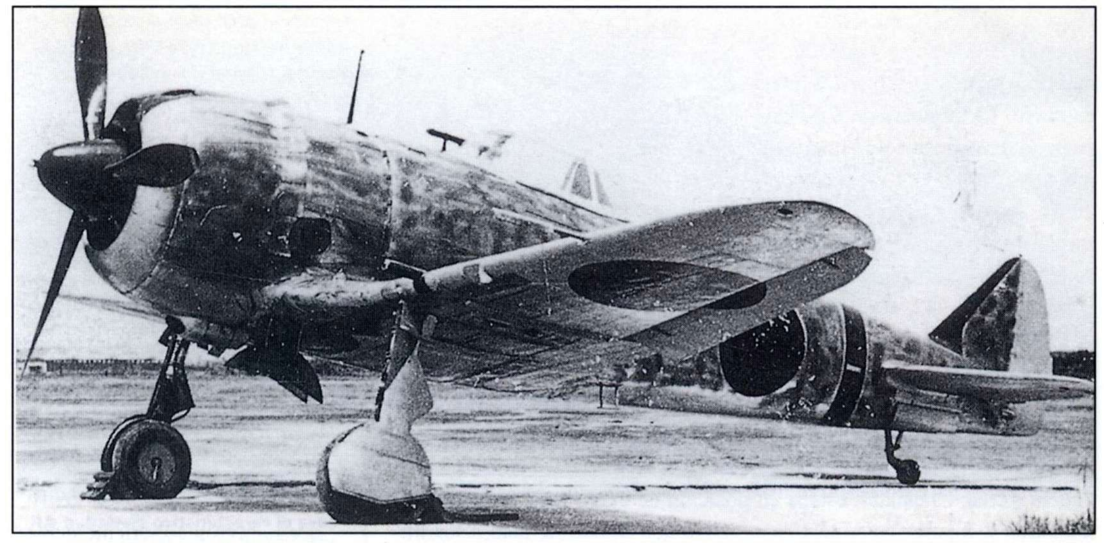
Un piloto recibe un corte de pelo entre salida y salida, para gran regocijo de sus compañeros. En el Ki-43 del fondo se puede ver la famosa insignia de la flecha del 64° Sentai.



El Brewster F2A Buffalo era el hermano pobre estadounidense del Hurricane en Malasia, que había sido desterrado al Lejano Oriente debido a su inadecuación para su uso en el frente en Europa. Parecido a un cañón volador, este avión se convirtió en el primer caza monoplano en entrar en el servicio de la Marina de EE UU en junio de 1939. Aunque alcanzaba una velocidad máxima de 514 km/h a 15.000 pies y estaba armado con cuatro ametralladoras Colt de 12,7 mm (dos en el morro y una en cada ala), el rechoncho Buffalo no tuvo éxito en el servicio estadounidense y la mayoría de los aparatos fueron vendidos a clientes extranjeros. En el momento de la invasión japonesa de Malasia, el Buffalo era el caza aliado más numeroso en el Lejano Oriente, formando parte de los escuadrones de la RAF, de las Reales Fuerzas Aéreas de Australia y Nueva Zelanda y de la Real División Aérea del Ejército de las Indias Holandesas. Desgraciadamente para sus pilotos no resultó ser rival para los Oscar.

El 64° Sentai se enfrentó a los Hurricane por vez primera en Singapur el 20 de enero de 1942, reclamando cinco y dos probables; los cazas de la RAF siguieron oponiéndose a los japoneses hasta que Singapur cayó el 15 de febrero de 1942. Cuando el Teniente General A. E. Percival rindió Singapur, éste se convirtió en el mayor desastre militar británico de la historia, con más de 130.000 soldados británicos y de la Commonwealth tomados como prisioneros.

Con Singapur en sus manos, los japoneses se prepararon para atacar las vitales refinerías de petróleo de Palembang, en las Indias Orientales Holandesas. Para los japoneses resultaba imprescindible tomar intactos estos blancos clave para poder abastecer de combustible sus acciones bélicas ya que Japón carecía de recursos petrolíferos naturales. Los cazas del 59° y el 64° Sentais desempeñaron un papel fundamental para proporcionar las escoltas de caza de los bombarderos que atacaban a las fuerzas aliadas defendiendo las refinerías. Los Hurricane de la RAF enviados para rechazar las formaciones de la FAEJ fueron repelidos rápidamente y, consiguientemente, las tropas paracaidistas japonesas capturaron Palembang el 15 de febrero.



Este Ki-44-II-Otsu, característicamente moteado, era pilotado habitualmente por el CO del 2° Chutai del 35° Sentai en 1942/1943. Aquí se le puede ver en el campo de aviación de Jogai, en Nanking, en el verano de 1943.

Tras la captura de los yacimientos petrolíferos los japoneses invadieron Java; no parecía que hubiera modo de detener a la irresistible fuerza japonesa. Con la rendición de las fuerzas aliadas en las Indias Orientales Holandesas el 12 de marzo, los japoneses habían alcanzado con éxito su objetivo principal de asegurar las reservas petrolíferas y las materias primas de esta región en sólo tres meses.

En el oeste, la Campaña de Birmania comenzó conjuntamente con la incursión contra Pearl Harbor y la invasión de Malasia, siendo el objetivo del Ejército japonés cortar la vital carretera de Birmania que servía para abastecer de los suministros de guerra aliados al sitiado Ejército chino. Fue en Birmania donde el 50° y el 64° Sentais consiguieron la fama, realizando sus pilotos misiones tanto de apoyo terrestre como patrullas de caza de combate contra los Hurricane y los Mohawk de la RAF. También se enfrentaron al legendario Grupo de Voluntarios Americanos (AVG), más conocido como los Tigres voladores.

El AVG vio la luz gracias a los esfuerzos del entonces Capt Claire Chennault, un antiguo piloto de caza de la Fuerza Aérea del Ejército de EE UU que entonces trabajaba para la Fuerza Aérea China. Reclutó a 100 pilotos estadounidenses de diversos cuerpos militares con la promesa de la aventura y la recompensa. Se formaron tres escuadrones que comenzaron a operar en Birmania en septiembre de 1941.

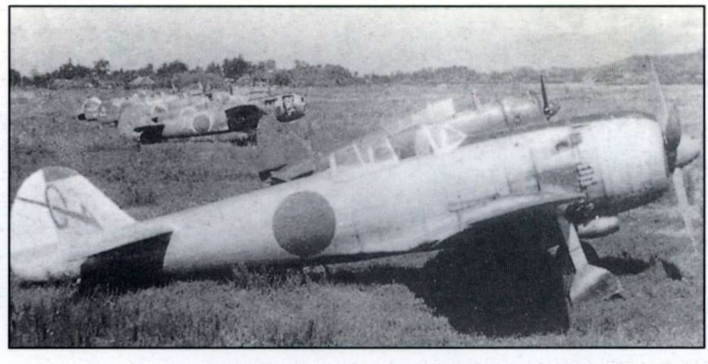
Los Tigres voladores reclamaron sus primeras victorias el 20 de diciembre al sureste de su base de Kunming, China, cuando una docena de ex P-40B de la RAF/RCAF (Real Fuerza Aérea de Canadá) interceptaron a diez bombarderos de la FAEJ, derribando tres frente a la pérdida de uno propio. Rechazados hacia Birmania tras la invasión japonesa, combatieron posteriormente con mucho valor en la defensa de Rangún, pero al igual que sus compañeros de la RAF, los limitados recursos hicieron que fracasaran en su intento de detener el avance enemigo.

Cuando las tropas japonesas entraron en Rangún el 8 de marzo la ciudad estaba prácticamente desierta ya que sus anteriores defensores, dándose cuenta de la situación, imposible para la victoria, a la que se enfrentaban por entonces, habían dado órdenes de abandonar la ciudad. Comenzó de esta forma una larga retirada hacia la India. El 50° Sentai estableció su ba-

El Capt Hideaki Inayama (al menos cinco derribos) fue un experimentado veterano del 87° Sentai en la zona de CBI. Combatió contra los Corsair, los Hellcat y los Avenger de la Aviación de la Marina británica el 24 de enero de 1945 en Sumatra, derribando dos de estos últimos con su Ki-44.



se en el campo de aviación de Mingaladon, en Rangún, a mediados de marzo, seguido del 1° y 64° Sentais en mayo. La carretera de Birmania se cortó posteriormente aquel mismo año, obligando a los estadounidenses a enviar por vía aérea los suministros para China por encima de la "Joroba" (el Himalaya).



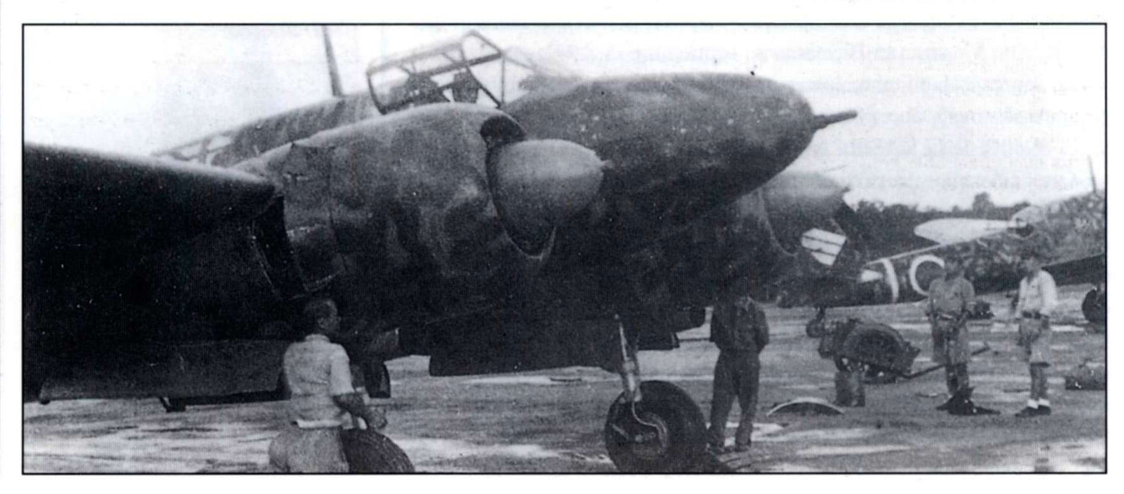
Rodeado por otros cazas de la FAEJ, que han quedado evidentemente inservibles bien por las fuerzas invasoras aliadas o por los japoneses en la huida, este aparentemente intacto Ki-84 *Frank* lleva el característico distintivo del 104° Sentai en la cola. Esta unidad se formó en Heizan, en Manchoukuo, el 30 de noviembre de 1944, como respuesta a las incursiones soviéticas a lo largo de la frontera de Manchuria con Mongolia.

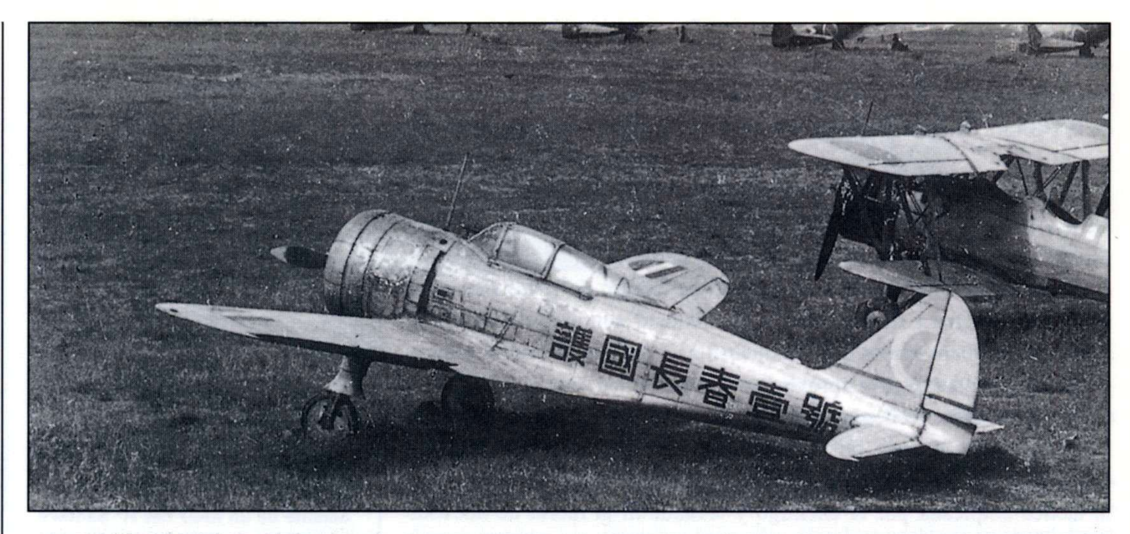
En julio de 1942, el AVG se convirtió en la 14ª Fuerza Aérea de la USAAF, mientras que su carismático jefe recibió la graduación de general de división. Habían combatido desde el comienzo de la guerra con muy poco apoyo y, con todo, habían desorganizado las acciones japonesas en Birmania. Como jefe de la 14ª Fuerza Aérea, Chennault estaba en posición de exigir más aviones y suministros y, a pesar de su táctica agresiva que dejaba de lado a los oficiales superiores en el teatro de operaciones, obligó a los japoneses a contraatacar con la operación Ichi-Go en 1944; se envió a más de un millón de soldados curtidos en combate desde Manchuria para intentar destruir las bases de la 14ª Fuerza Aérea en las provincias de Hunan y Kwangsi.

Los estadounidenses pudieron establecer campos de aviación en la India en 1944 para sus B-29; la idea consistía en llevar sus aviones y suministros a China con el objetivo de, finalmente, bombardear el territorio japonés. La 58ª Ala de Caza fue la primera en tener éxito en este empeño el 15/16 de junio de 1944 cuando sus B-29 volaron desde China contra blancos industriales en la costa norte de Kyushu. También bombardearon blancos en Bangkok, Formosa, Singapur, Saigón y Manchuria según fue avanzando la guerra.

A pesar del éxito del puente aéreo hacia China, los estadounidenses deseaban abrir la carretera de Birmania, pero a los británicos les faltaban equipos y tropas para conseguirlo. En última instancia, a finales de 1944 las tropas aliadas partieron de su base en Assam, India, y se abrieron paso por la carretera de Birmania, con los ingenieros en la vanguardia pavimentando el camino. En febrero de 1945, los británicos conectaron con la carretera de Birmania en Lashio.

Este piloto realiza comprobaciones de la potencia del motor de su Ki-45-KAI-Otsu en una base sin identificar en Birmania, en 1944. Este *Nick* en concreto pertenece al 1er Chutai del 21° Sentai.





Uno de los últimos Ki-27-Otsu-KAI supervivientes de la Fuerza Aérea de Manchoukuo domina esta vista de una base cerca de Mukden, en el norte de Manchuria, a mediados de 1945. Escrupulosamente alineados detrás de este *Nate* desgastado por el clima hay cinco Ki-84 camuflados.

Los oscilantes combates entre las fuerzas anglochinas y los japoneses siguieron rugiendo en los cielos de China hasta que finalizó la guerra en agosto de 1945. Durante todo este tiempo, cuando la FAC del Gen Chiang Kai-Shek no combatía contra los japoneses, luchaba contra los comunistas. Este odio enquistado caracterizó la lucha política cuerpo a cuerpo que hizo estragos entre el personal aliado del frente de China-Birmania-India durante toda la guerra, cuyo resultado final fueron muchas bajas innecesarias, retrasos en el impulso de las operaciones ofensivas contra el enemigo real y un gasto excesivo de los escasos suministros.

Subteniente Bunichi Yamaguchi

Se consideraba muy difícil que un piloto con el escasamente armado Ki-43 Hayabusa derribara en solitario a un B-24 Liberator, pero el WO Bunichi Yamaguchi consiguió derribar seis y vivir para contarlo.

Este notable piloto nació en 1918 en la Prefectura de Miyazaki, Japón, y entró en el Ejército en 1936. Una vez que hubo finalizado los cursos de vuelo en 1940, Yamaguchi fue destinado al 1er Chutai del 11º Sentai en el frente chino. Participó en las operaciones malayas al comienzo de la guerra y, aunque su unidad interceptó a los bombarderos Blenheim de la RAF en Palembang durante los primeros meses de 1942, Yamaguchi no consiguió entrar en combate.



El Maj Koki Kawamoto fue un instructor de vuelo muy experimentado y responsable de la táctica aérea que había prestado sus servicios tanto en la famosa Academia de Caza de Akeno como en la 106ª Academia de Vuelo de Formosa, antes de entrar en combate a finales de 1943. Debido a su amplia experiencia táctica, Kawamoto ascendió rápidamente de graduación dentro del 50º Sentai, equipado con los Ki-43. Según esta unidad fue participando en los combates defensivos en el norte de Birmania y en la Indochina francesa. Tras la muerte en combate del jefe del sentai, Maj Tatsujiro Fujii, en abril de 1945, Kawamoto asumió el 50º y lo mandó hasta el final de la guerra. Consiguió ocho derribos en combate y el Teniente General Takoshi Hattori le concedió la Bukosho (Medalla de Honor, Clase B) el 10 de junio de 1945 en el Cuartel General de la 5ª División Aérea en Phnom Penh, Camboya.

En abril de aquel año se formó en Chinsei, Manchuria, el 204 Sentai, a partir de elementos de diversos sentais, entre ellos el 11º; Yamaguchi pasó a formar parte de esta nueva unidad y permaneció con ella hasta el final de la guerra. Llegó al campo de aviación de Mingaladon en octubre de 1943 y realizó tanto salidas de defensa aérea como de ataque. Finalmente reclamó su primera victoria, un P-40 de la USAAF, el 22 de diciembre de 1943 en Kunming, China.

El combate más destacado del WO Yamaguchi tuvo lugar en la noche del 29 de febrero de 1944 cuando una pareja de Oscar, pilotados por Yamaguchi y el 2Lt Hiroshi Takiguchi, interceptó una formación de B-24 de la USAAF. Reclamaron dos derribados, además de otra pareja de probables.

El Teniente General Noboru Tazoe, CO de la 5ª División Aérea, presentó una mención a los dos pilotos en la que se podía leer en una de sus partes: "... se enfrentaron en combate a más de 10 Consolidated B-24 que atacaron Rangún durante la noche del 29 de febrero de 1944. Despegaron en una alarma y fueron capaces de combatir con el enemigo, aprovechando los focos aéreos que iluminaban a los aviones. Nuestros pilotos pilotaron los aviones para aprovechar al máximo las capacidades de los aparatos. En cuestión de segundos, derribaron sin duda alguna dos aviones enemigos y, además, otros dos aviones resultaron gravemente dañados... Los aviones pilotados por Takiguchi y Yamaguchi dañaron seriamente la táctica empleada por el enemigo y levantaron la moral de nuestras fuerzas. Además, dieron una magnífica impresión a los dirigentes y al pueblo de Birmania. Con su excelente espíritu y determinación para asegurar que cada ataque producía un blanco garantizado derribado, estos dos individuos ejemplificaron nuestra tradición de forma excelsa...".

La noticia de este osado ataque circuló por China-Birmania-India y la fama de Yamaguchi comenzó a extenderse. En agosto de 1944 se trasladó a Tailandia, pero el 204º Sentai fue rápidamente enviado a Manila cuando las fuerzas estadounidenses comenzaron a amenazar las Islas Filipinas. Esta unidad fue seriamente vapuleada por los cazas acechantes de la Marina de EE UU y de la USAAF a los pocos días de su llegada, por lo que, consiguientemente, se vio obligada a retirarse a Japón, donde sus supervivientes intentaron reconstituir el sentai. A comienzos de 1945, el 204º había reunido un número suficiente de pilotos y aparatos para participar en la defensa de Okinawa y el WO Yamaguchi participó muy activamente en una serie de costosas acciones sobre las islas.

En la primavera de aquel año las fuerzas japonesas se encontraban preparándose para el ataque final cuando los estadounidenses se aproximaron a las Home Islands. Se ordenó a las unidades reducir al mínimo las misiones de combate para guardar sus aviones para un ataque relámpago suicida *kamikaze* y esta orden supuso la inmovilización efectiva de Yamaguchi y de los restos del 204º Sentai hasta el Día de la Victoria sobre Japón.

El registro final de Bunichi Yamaguchi de 19 victorias fue todavía más impresionante si se tiene en cuenta el hecho de que entre ellas hubo seis bombarderos pesados cuatrimotores, todos ellos derribados con el diminuto Oscar. Yamaguchi murió en 1992.



El Sgt Bunichi Yamaguchi posa delante de un Ki-27 del 11° Sentai a comienzos de 1941. Este destacado piloto llegó a convertirse en un afamado especialista en bombarderos pesados en la zona de CBI, utilizando los *Oscar* del 204° Sentai para derribar seis B-24 como parte de su registro total de 19 derribos.

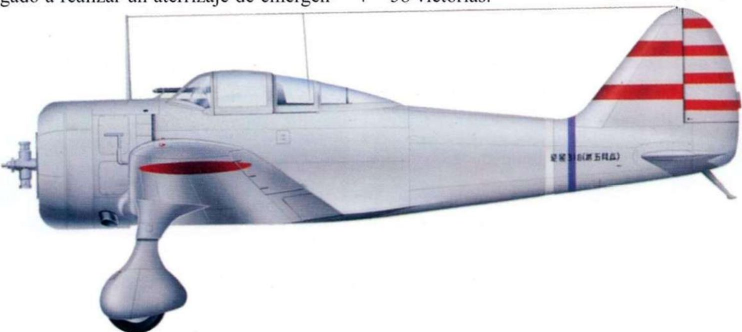
Brigada Yukio Shimokawa

Shimokawa, el hombre valiente fue el apelativo que le dieron a Yukio Shimokawa sus compañeros como reconocimiento a su valor en combate. Procedía de la Prefectura de Fukuoka y consiguió realizar su sueño de la infancia de convertirse en piloto de caza cuando entró en la Academia de Vuelo del Ejército de Tokio en abril de 1938.

En marzo de 1941, Shimokawa finalizó los cursos de vuelo en Kumagaya y Tachiari, siendo destinado al 5º Sentai. En enero de 1942 fue trasladado al 50º Sentai en Birmania, pero regresó a Japón cuatro me-

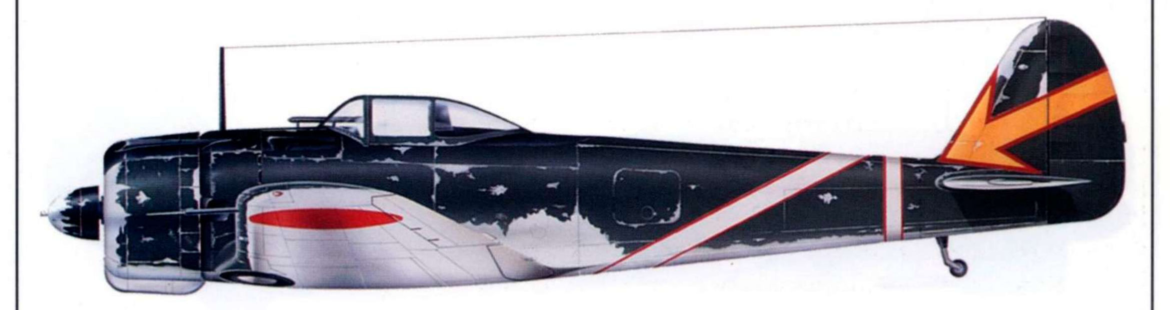
Ki-27-Otsu del 1er Chutai/11º Sentai, pilotado por el WO Hiromichi Shinohara, Nomonhan, junio de 1939

Los distintivos del rayo blanco en la cola de este Nate indican que el avión pertenecía al 1er Chutai. Los pilotos utilizaban los Nate de acuerdo con su disponibilidad y algunos pintaban estrellas rojas en el fuselaje, por detrás de la cabina, para indicar las victorias sobre sus adversarios soviéticos. Este avión en particular se perdió el 25 de julio de 1939 cuando Hiromichi Shinohara se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia después de un combate. Abandonó su avión y fue recogido por un compañero mientras los carros de combate enemigos avanzaban hacia ellos. Shinohara estableció un récord dentro de la FAEJ al derribar 11 aviones enemigos en un día, el 27 de junio (quizá con este mismo Ki-27), y en el momento de su muerte en combate, el 27 de agosto de 1939, había acumulado 58 victorias.



Ki-27-Otsu del 2º Chutai/24º Sentai, Nomonhan, 1939

Los caracteres kanji de este caza significan "Aikoku 318 (Dai Go Kaishima)" o "Patriota 318 (Kaishima Nº 5)". Kaishima era la organización que había donado los fondos para la adquisición de este avión; ésta fue una práctica común durante los primeros años de la guerra. Este Nate en particular fue pilotado varias veces en combate por el Sgt Chiyoji Saito (21 victorias), por el 2Lt Hyoe Yonaga (16 victorias) y por el Sgt Goro Nishihara (12 victorias).



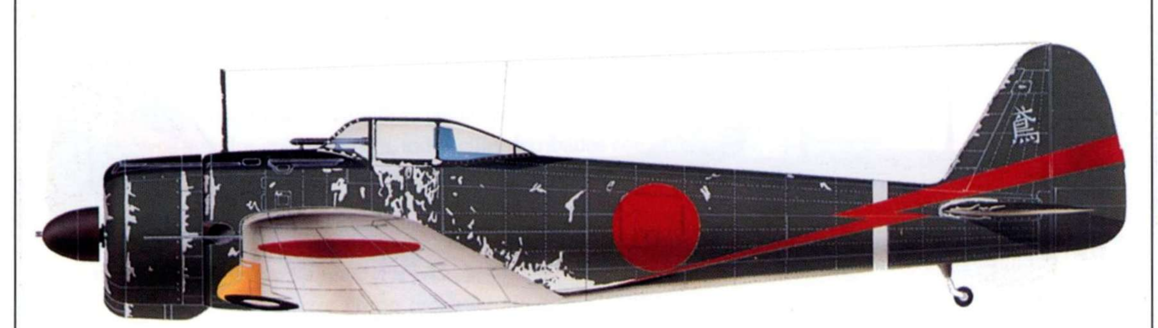
Ki-43-I del 3er Chutai/64º Sentai, pilotado por el Capt Katsumi Anma, Campo de Aviación de Ipoh, Malasia, enero de 1942

En la primavera de 1938 Anma reclamó su primera victoria (un I-16 chino) y llegó a conseguir cinco derribos en Nomonhan. En agosto de 1940 se convirtió en el CO del 3er Chutai y, después de reclamar 32 victorias, fue derribado por un P-40 del AVG y murió en Loiwing, China, el 8 de abril de 1942.



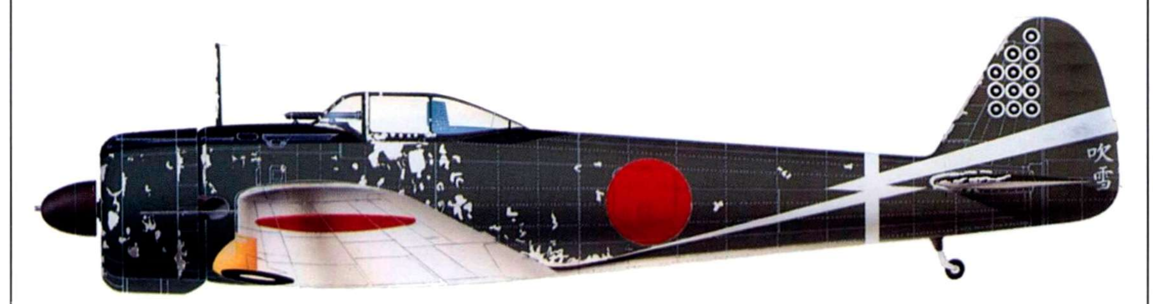
Ki-43-I del 3er Chutai/64º Sentai, pilotado por el 1Lt Shogo Takeuchi, Malasia, comienzos de 1942

Aunque se cree que Shogo Takeuchi derribó más de 30 aviones enemigos con el 64º, su CO del sentai, Lt Col Tateo Kato, no permitía a los pilotos pintar distintivos de victorias en sus aviones, prefiriendo, en lugar de esto, reforzar el aspecto de su mando relacionado con el trabajo en equipo. Cuando Takeuchi se trasladó al 68º Sentai en Nueva Guinea, pintó inmediatamente los distintivos de victorias con las águilas rojas de sus combates con el 64º Sentai en su nuevo Ki-61 Hien.



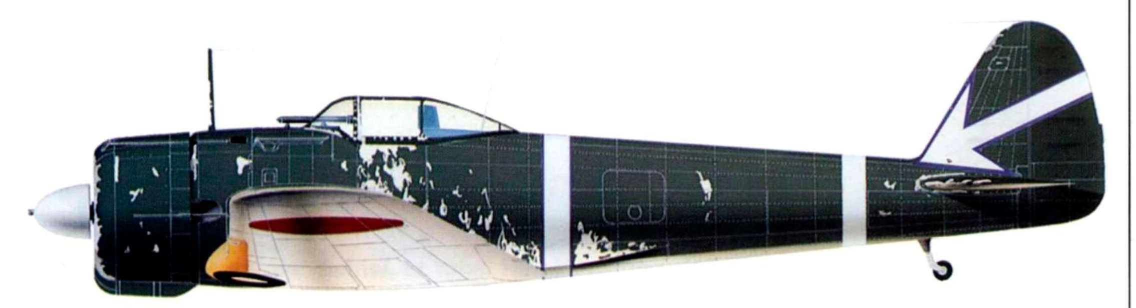
Ki-43-I del 1er Chutai/50º Sentai, pilotado por el Sgt Isamu Sasaki, Birmania, 1942

El Oscar de Isamu Sasaki muestra el enorme desgaste del entorno tropical que sufría el sentai en Birmania. El carácter kanji en blanco de la cola de este caza quiere decir "Tobi", que significa milano negro en japonés (un ave de presa dentro de la familia de los halcones); los aviones del 1er Chutai, dentro del 50º, recibían normalmente los nombres de aves. Sasaki consiguió más de 20 victorias contra los cazas aliados en la zona de CBI y finalizó la guerra con al menos 38 derribos.



Ki-43-I del 3er Chutai/50º Sentai, pilotado por el Cpl Satoshi Anabuki y el 1Lt Shigeru Nakazaki, Birmania, enero de 1943

Satoshi Anabuki pintó tres círculos de victorias en la cola de este Oscar I para señalar el P-40 que derribó el 25 de octubre de 1942 (su primer derribo con este aparato) y una pareja de Hurricane derribados el 19 de enero de 1943. Shigeru Nakazaki añadió otros nueve círculos antes de morir, el 16 de enero de 1943, con otro Ki-43-I. Este avión tenía el apodo de Fubuki (Tormenta de nieve), que estaba pintado con un kanji blanco en su cola.



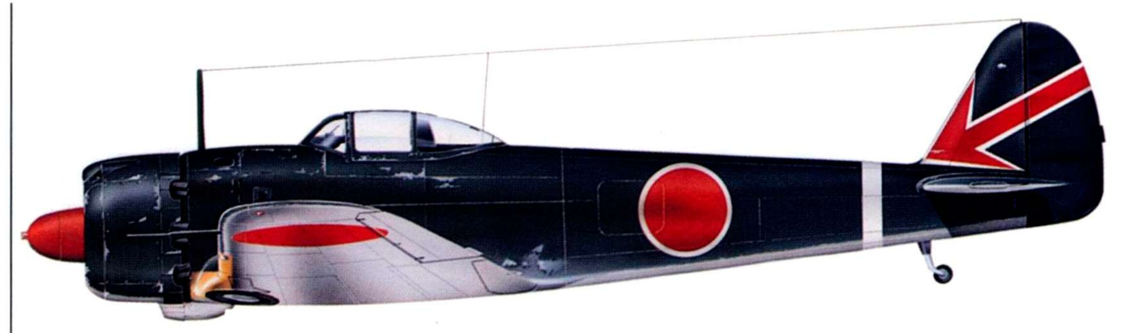
Ki-43-I del 64º Sentai, pilotado por el CO del Grupo Maj Tateo Kato, Birmania, primavera de 1942

Al contrario que la mayoría de los jefes de sentai, Tateo Kato prohibió a sus pilotos que pintaran distintivos de victorias en sus aviones. Este Ki-43-I (número de serie 318) estaba adornado con una ancha banda diagonal blanca en la parte superior de cada ala, lo cual permitía a los pilotos del 54º Sentai identificar en seguida sus aviones en vuelo.



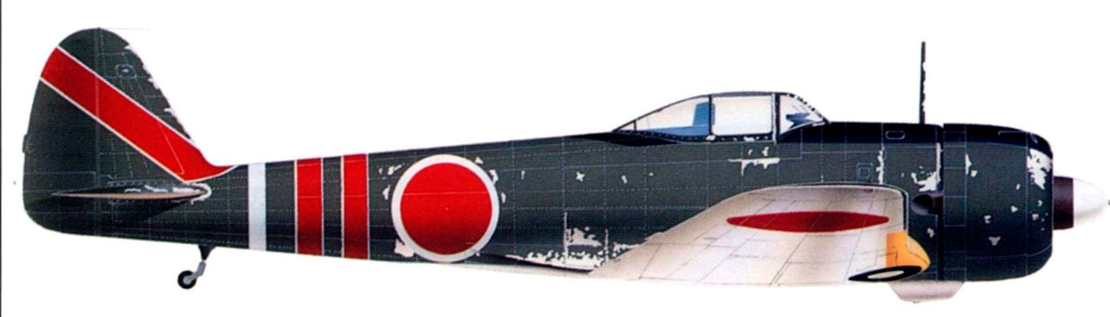
Ki-43-I del 2º Chutai/25º Sentai, pilotado por el Sgt Kushiro Otake, Nanking, China, verano de 1943

Este sentai se formó en Kanko como parte de la fuerza de ocupación china en octubre de 1942, siendo dotado con los Oscar I como equipamiento. Mantuvieron los Ki-43 hasta que recibieron los Ki-84 en los últimos meses de la guerra.



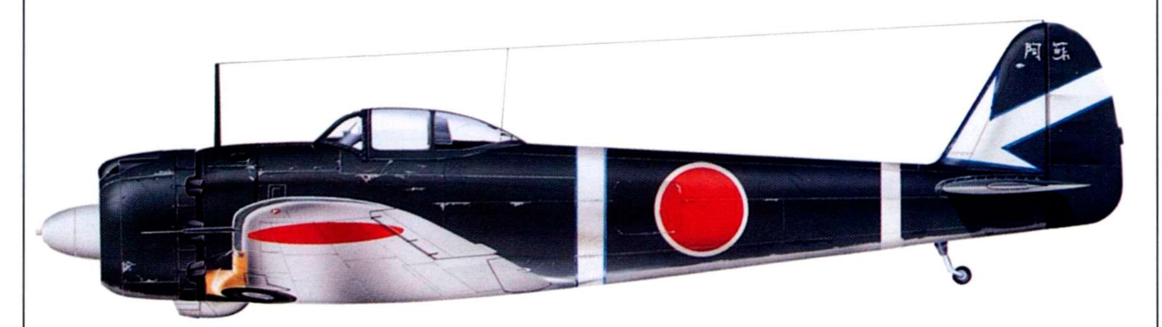
Ki-43-II-KAI del 1er Chutai/64º Sentai, pilotado por el CO del Chutai Maj Toyoki Eto, Saigón, Indochina, julio de 1944

Toyoki Eto fue el CO del 64º Sentai desde junio de 1944 hasta abril de 1945, cuando volvió a Japón para mandar el 1er Datai (escuadrón) del 111º Sentai, equipado con los Ki-100, desde julio de 1945 hasta el final de la guerra. Consiguió al menos 12 victorias, dos de las cuales fueron logradas pilotando los Nate durante el Incidente de Nomonhan.



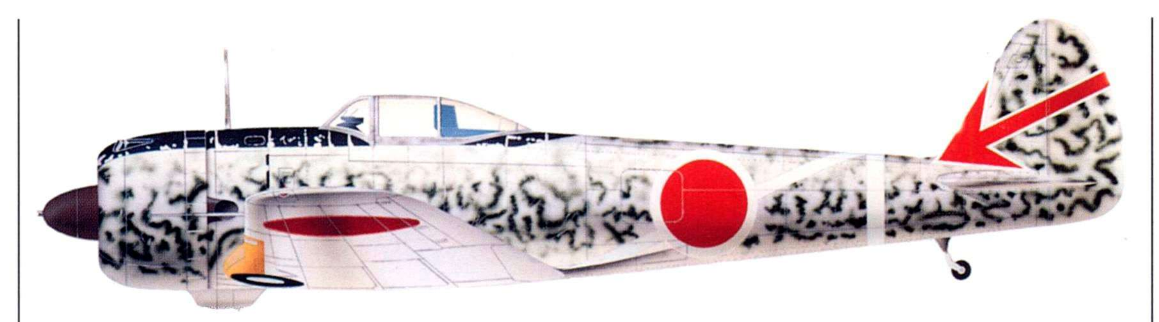
Ki-43-II del 2º Chutai/59º Sentai, pilotado por el Capt Shigeo Nango, campo de aviación de But, Nueva Guinea, septiembre de 1943

Shigeo Nango, un mando muy dedicado a sus hombres, asumió prácticamente el funcionamiento del 59º Sentai completo cuando todos los oficiales superiores de esta unidad murieron en combate o cayeron enfermos. Consiguió el total de sus 15 victorias en Nueva Guinea (muchas con su Oscar II) y finalmente cayó y encontró su muerte después de atacar a los B-24 en Wewak el 23 de enero de 1944.



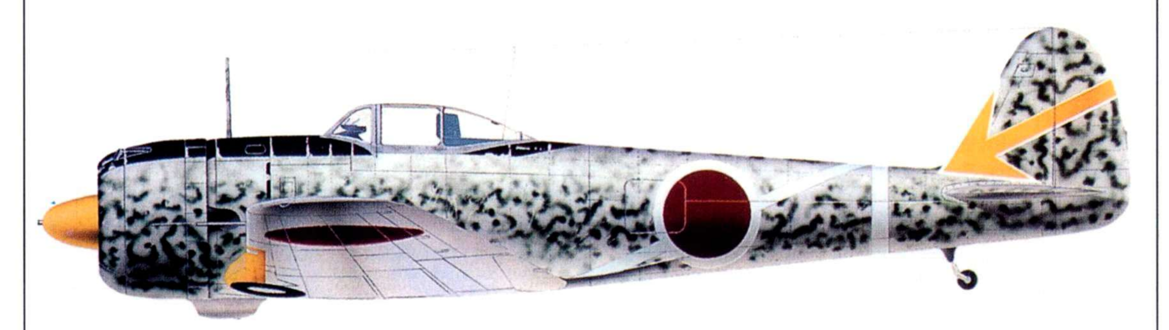
Ki-43-III-Ko pilotado por el CO del 64º Sentai, Maj Hideo Miyabe, campo de aviación de Krakor, Indochina, mayo de 1945

El carácter kanji en la cola de este Oscar III dice "Aso", por el Monte Aso de la prefectura natal de Hideo Miyabe en Japón. En este periodo de la guerra el 64º Sentai estaba entrando muy poco en combate, lo cual probablemente fue bueno considerando la atrofia de sus aparatos. Se cree que la última baja entre los pilotos que sufrió este sentai fue la del Sgt Hideo Kato, que fue derribado por un P-51D del 26 FS/5 FG sobre el campo de aviación de Vinh, Indochina, el 11 de julio de 1945.



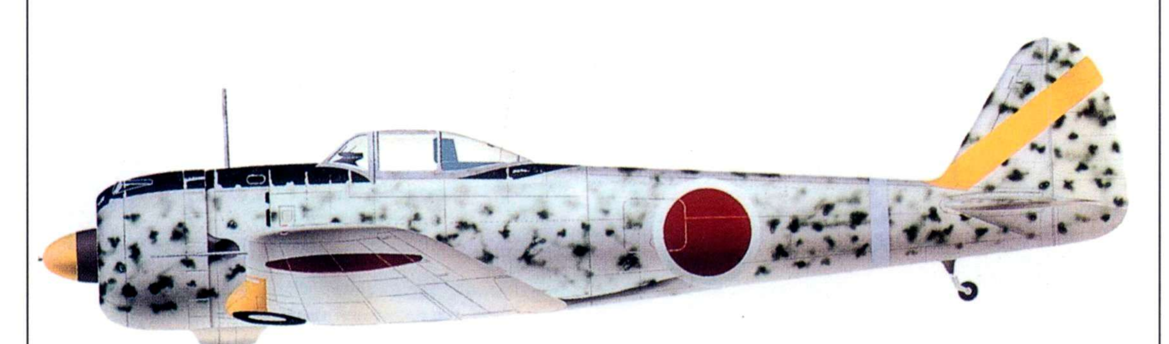
Ki-43-II del 2º Chutai/64º Sentai, pilotado por el Capt Hideo Miyabe, campo de aviación de Palembang, Sumatra, verano de 1943

Este Oscar II fue el aparato de Miyabe durante su periodo como jefe del chutai en las Indias Orientales, a mediados de 1943. La franja diagonal que no aparecía en el perfil anterior está muy clara aquí; su función consistía en facilitar un reconocimiento rápido del avión durante el vuelo en formación y en combate.



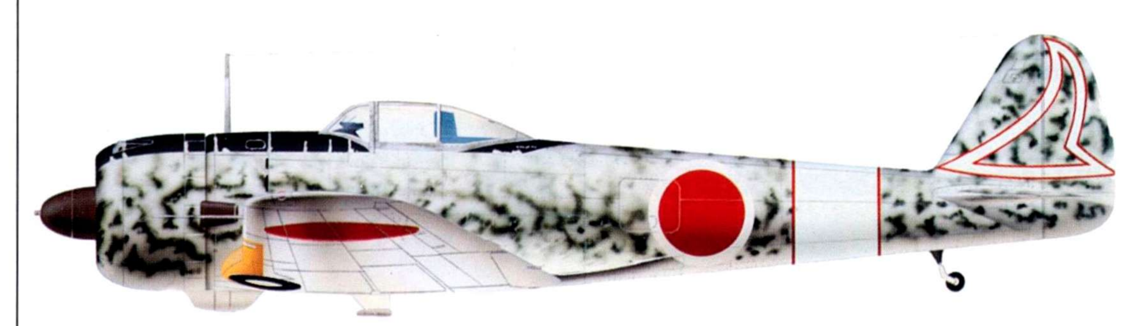
Ki-43-II del 3er Chutai/64º Sentai, Lt Yohei Hinoki, campo de aviación de Mingaladon, Birmania, noviembre de 1943

El Capt Yasuhiko Kuroe pilotó este avión como jefe del chutai hasta marzo de 1943 cuando el 2Lt Takeshi Endo se convirtió en el nuevo CO. Después de la muerte de este último en combate, el 15 de mayo de 1943 en Kunming, China, con otro avión, el 1Lt Yohei Hinoki heredó este Oscar II, ya probado en combate, cuando asumió el mando del chutai. El Señor Halcón pilotaba este aparato el 25 de noviembre de 1943 cuando derribó un P-51A, pilotado por el Col Harry Melton, CO del 311 Grupo de Caza-Bombarderos.



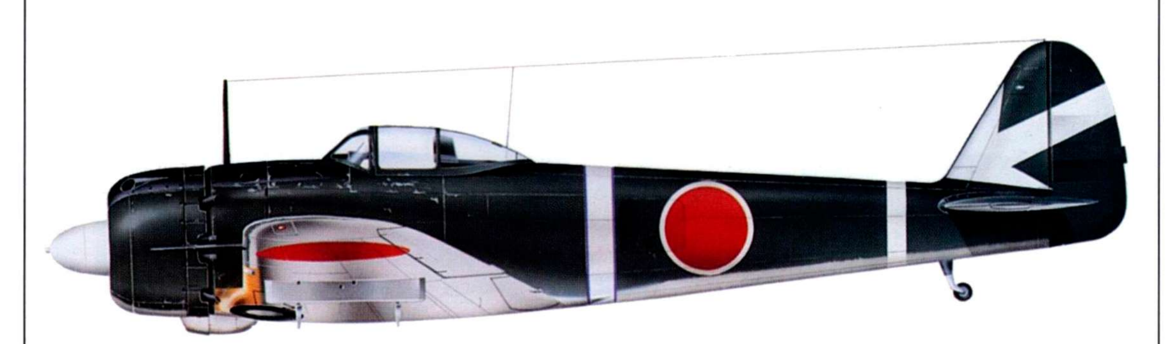
Ki-43-II del 3er Chutai/59º Sentai, pilotado por el MSgt Tomio Hirohata, Nueva Guinea, verano de 1943

Tomio Hirohata fue tutelado en las formas del combate por el veterano as Yasuhiko Kuroe mientras tuvo su base en China; este último hizo buen uso de estas lecciones para sobrevivir a los letales combates que se desarrollaron sobre Nueva Guinea. Escapó a la masacre final de esta campaña y volvió a Japón para participar en los combates igualmente desiguales de Okinawa. En el momento de su muerte, el 22 de abril de 1945, Hirohata había acumulado 14 victorias.



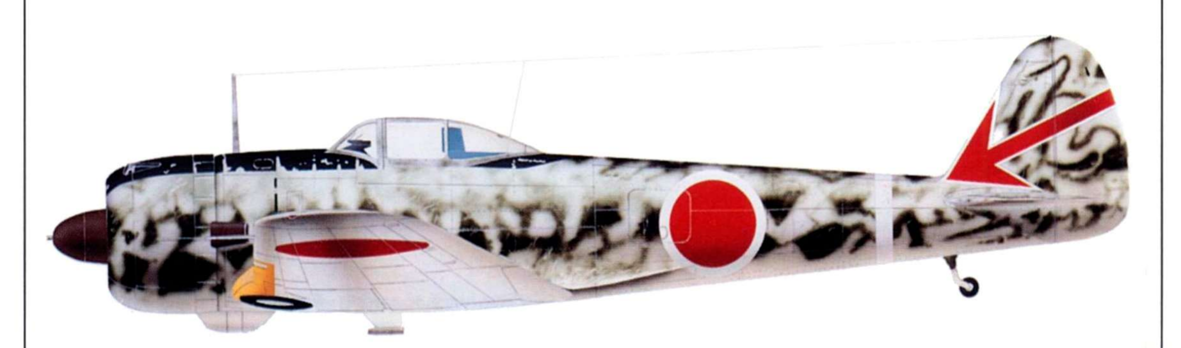
Ki-43-II del 1er Chutai/33º Sentai, pilotado por el Capt Kiyoshi Namai, campo de aviación de Gelumbang, Sumatra, verano de 1944

Kiyoshi Namai prestó sus servicios como jefe del 1er Chutai desde junio de 1943 hasta mayo de 1944 y, durante ese periodo, consiguió la mayoría de sus 16 derribos. El Oscar II de Namai está adornado con una banda muy ancha en el fuselaje que indica su condición de jefe del chutai.



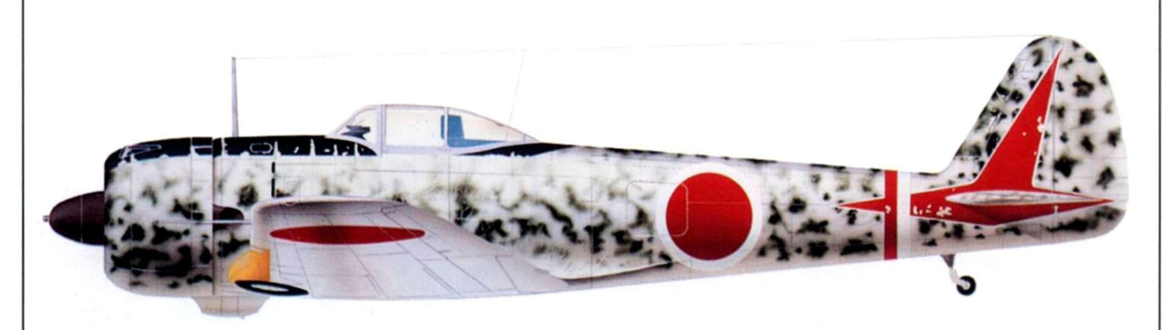
Ki-43-III-Ko del 2º Chutai/64º Sentai, pilotado por el WO Kosuke Tsubone, campo de aviación de Krakor, Indochina, mayo de 1945

Kosuke Tsubone consiguió más de diez derribos y, consiguientemente, se hizo acreedor de la Bukosho por sus servicios distinguidos en CBI, recibiendo la condecoración en Phnom Penh el 10 de junio de 1945, de manos del Teniente General Takeshi Hattori, CO de la 5ª División Aérea. Finalizó la guerra en el campo de aviación de Krakor y volvió a Japón en mayo de 1946.



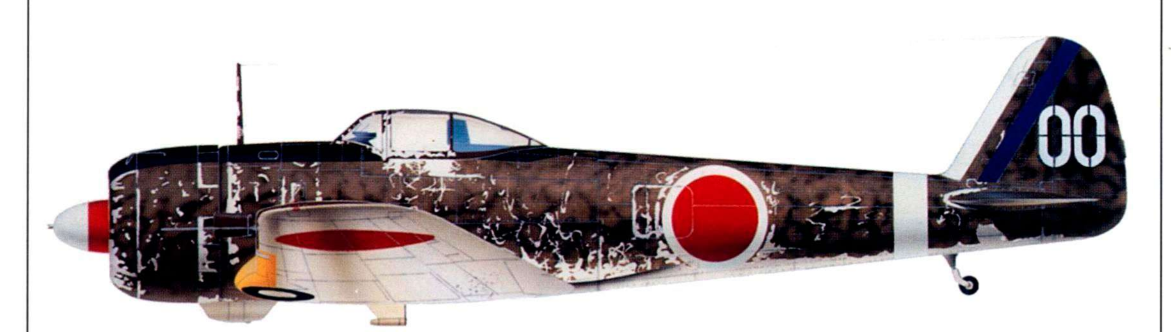
Ki-43-II del 64º Sentai, pilotado por el Capt Hideo Miyabe, Birmania, primavera de 1944

Hideo Miyabe se convirtió en el segundo jefe del 64º Sentai en abril de 1944 y posteriormente asumió el mando de la unidad, unos 12 meses después. A pesar de conseguir más de una docena de victorias, se abstuvo de cualquier publicidad codiciosa y nunca mostró de forma visible sus éxitos aéreos en su Oscar II. También destaca que a su avión le falta la tradicional franja diagonal de jefe de escuadrilla en el fuselaje.



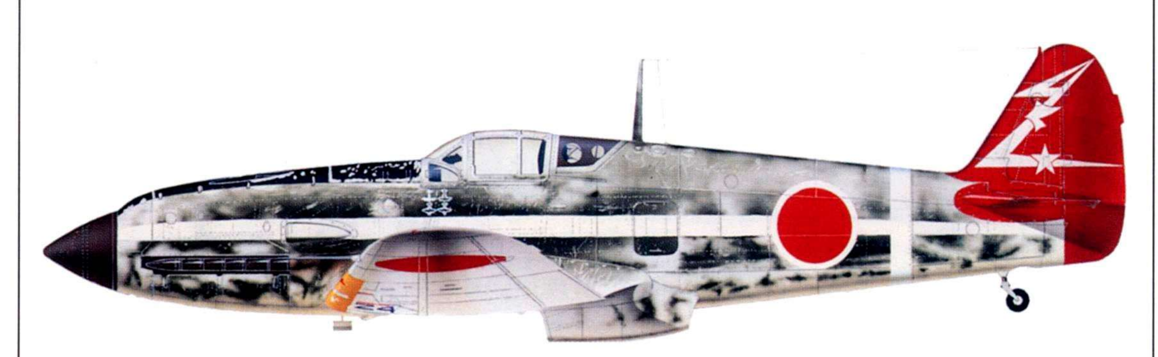
Ki-43-II del 3er Chutai/54º Sentai, pilotado por el MSgt Akira Sugimoto, norte de Japón, finales de 1943

Akira Sugimoto pilotó en numerosas ocasiones este avión, en patrullas de defensa local bastante monótonas a lo largo de la costa norte de Japón, durante 1943/1944. Finalmente entró en combate cuando su unidad fue destinada al sur de las Islas Filipinas a finales de 1944; el 7 de enero de 1945 se lanzó contra un cuarteto de P-39 del excelente 431 FS en las Islas Negros. Fue ayudado en los últimos instantes de este combate por el Sargento Especialista Mizunori Fukuda del 71º Sentai con un Ki-84. Durante este combate aéreo a bajo nivel, como fue como un torbellino, Sugimoto consiguió forzar a un P-38 a entrar en pérdida y su piloto, el CO del 431 Maj Tom McGuire (38 derribos), se estrelló y encontró la muerte. Sin embargo, el Oscar II había resultado gravemente alcanzado durante el enfrentamiento y su piloto, dándose cuenta de que nunca podría volver a la base, realizó un aterrizaje forzoso con el caza dañado en un claro de la selva. A pesar de aterrizar sano y salvo mediante un aterrizaje perfecto con las ruedas subidas, Sugimoto murió por los disparos de la guerrilla filipina cuando intentaba salir de su caza estrellado.



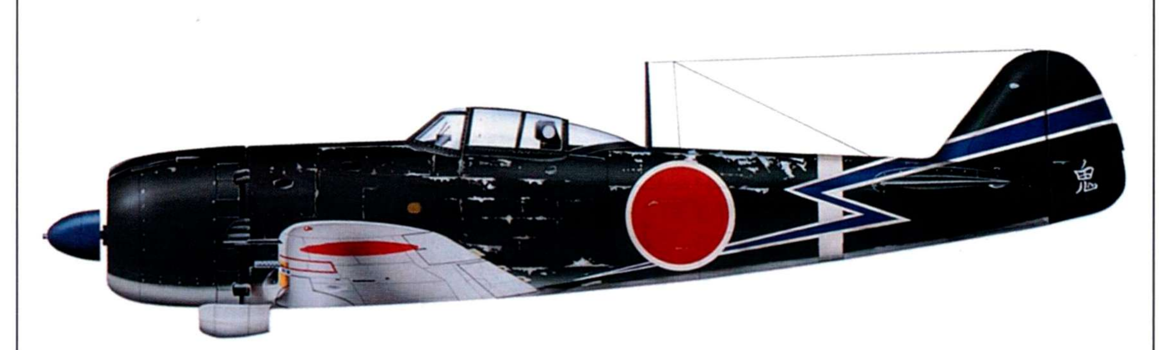
Ki-43-II del 25° Sentai, pilotado por el Maj Toshio Sakagawa, campo de aviación de Hankow, China, primavera de 1944

El distintivo de la cola con el doble cero de este Ki-43-II fue bastante singular y señalaba que este caza era el aparato personal del jefe del sentai, Toshio Sakagawa. Este veterano piloto, despiadado en combate, sabía exactamente cómo sacar el máximo partido del funcionamiento de su obsoleto aparato cuando se enfrentaba en un combate aéreo envolvente con un caza de la USAAF. De hecho, consiguió derribar tres P-51B/C en mayo de 1944 él solo en Hankow, probablemente con este mismo Oscar II. En el momento en que murió en un accidente operativo en las Islas Filipinas, mientras volaba como pasajero en un avión de transporte de la FAEJ en diciembre de 1944, Sakagawa había reclamado 49 victorias.



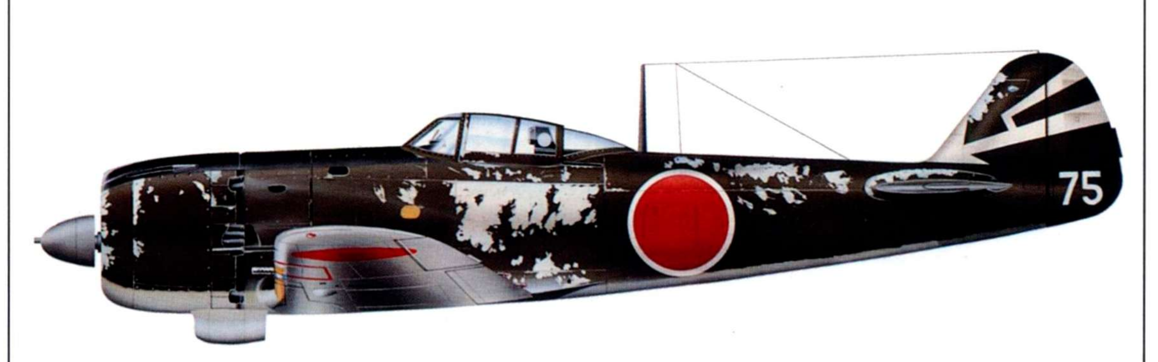
Ki-61-I-KAIc N° 3024 del 244° Sentai, pilotado por el CO del Grupo, Capt Teruhiko Kobayashi, Japón, diciembre de 1944

Este colorista Hien lleva cuatro siluetas que señalan el creciente registro de reclamaciones de los B-29 de Kobayashi. Siempre que conseguía otro aparato, Kobayashi hacía que, inmediatamente, su mecánico de vuelo colocara el registro total de victorias en el nuevo caza. Al final de la guerra su último Ki-61 llevaba 14 distintivos de victorias, un total que también incluía los aviones que solamente había dañado. Muchos historiadores de la posguerra han malinterpretado este total, concediéndole de esta forma a Kobayashi el derribo de 14 aviones cuando en realidad su registro final fue de cinco exactamente: tres B-29 y dos Hellcat, además de otras nueve superfortalezas dañadas.



Ki-84-Ko del Chutai de la Plana Mayor/50º Sentai, pilotado por el Maj Koki Kawamoto, Phnom Penh, Indochina, abril de 1945

Koki Kawamoto pilotaba este avión cuando asumió el mando del 50º Sentai en abril de 1945; el carácter kanji en blanco de la cola dice "Oni" (diablo). Los colores de los chutai en los rayos del fuselaje eran azules (Plana Mayor), rojos (1º), amarillos (2º) y blancos (3º).



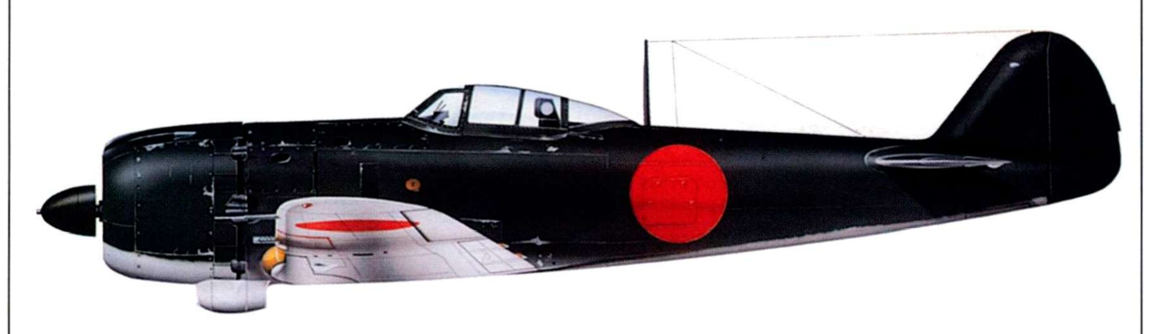
Ki-84-Ko del 1er Chutai/103º Sentai, pilotado por el Capt Tomojiro Ogawa, campo de aviación de Itami, Japón, enero de 1945

Yojiro Ogawa participó en los combates de Okinawa, mandando su unidad en las escoltas de los aviones suicidas *kamikace* hacia sus blancos, y luego confirmando los resultados de estos ataques; su chutai también atacaba a los buques una vez que los *kamikace* habían finalizado sus ataques. El 29 de abril el Teniente General Michihiro Sugawara (CO de la 6ª División Aérea) le entregó la Bukosho por su heroísmo. El Capt Ogawa sobrevivió a la guerra.



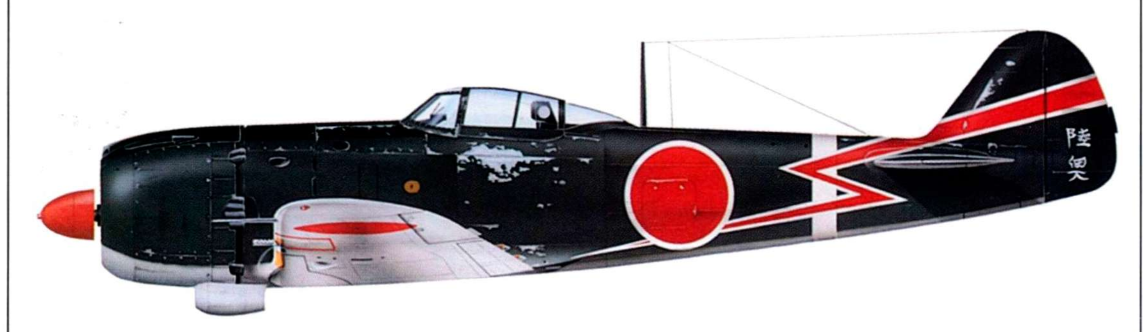
Ki-61-I-Otsu del 2° Chutai/68° Sentai, pilotado por el Capt Shogo Takeuchi, Wewak, Nueva Guinea, octubre de 1943

La mayoría de los ases de la FAEJ prefirieron el Ki-61 al Ki-43 debido al mayor armamento del primero, a su mejor protección de blindaje y a su superior velocidad en los picados. Uno de los que hicieron un uso eficaz del caza de Kawasaki fue Shogo Takeuchi, que fue probablemente el as de la FAEJ con mejores resultados en Nueva Guinea. Antes de su muerte, el 15 de diciembre de 1943, había conseguido más de 30 derribos tanto en este último conflicto como en la zona de CBI. Takeuchi desapareció cuando su Ki-61, gravemente alcanzado, se estrelló cerca de la pista del campo de aviación de Hansa.



Ki-84-Ko sin distintivos del Centro de Pruebas de Vuelo del Ejército, pilotado por el MSgt Isamu Sasaki, campo de aviación de Fussa, Tokio, 1945

Sasaki reclamó tres superfortalezas en la noche del 25 de mayo de 1945 pilotando este avión. Veterano de varias campañas durante la Guerra del Pacífico, su registro total había llegado a 38 al menos al final de la guerra. En su total había seis B-29 (dañó otros tres), cuyo derribo le valió la Bukosho.

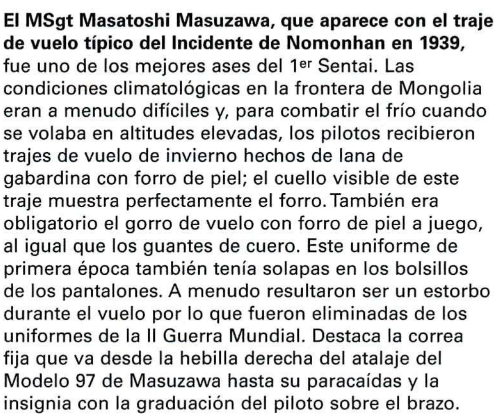


Ki-84-Ko del 1er Chutai/103° Sentai, pilotado por el Capt Tomojiro Ogawa, campo de aviación de Itami, Japón, enero de 1945

El carácter kanji blanco de la cola dice "Mutsu" por la prefectura natal de Tomojiro Ofusa en Japón. Estos nombres se añadían tanto por cuestiones de moral como símbolos de buena suerte; el avión era bautizado conjuntamente por el piloto y por su mecánico de vuelo. La mayoría de los aviones del 1er Chutai tenían nombres de aves. Ofusa recibió la Bukosho el 10 de junio de 1945 por sus servicios distinguidos. Entre sus 19 victorias, había cinco Mustang y dos Thunderbolt.

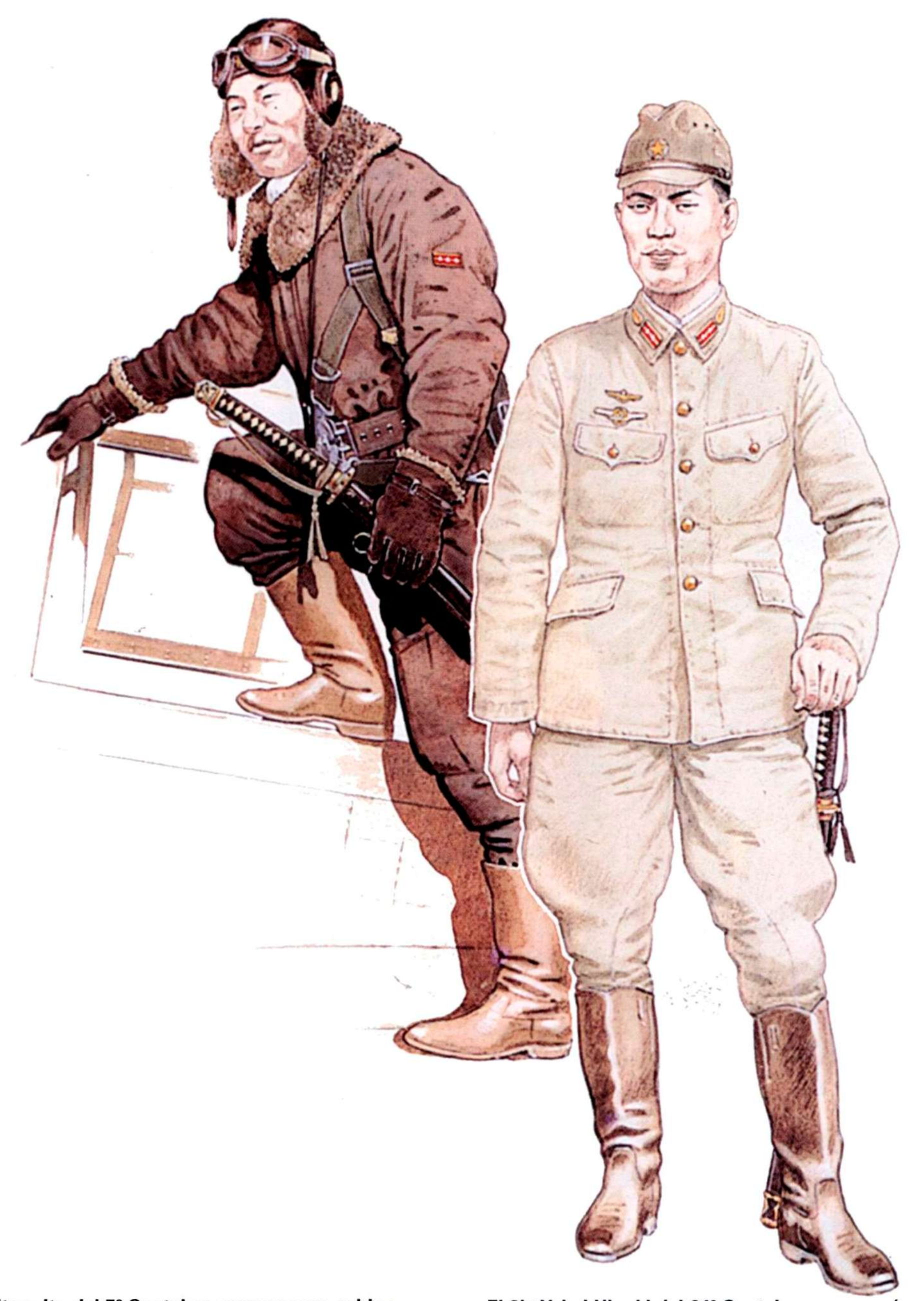






El MSgt Masatoshi Masuzawa, que aparece con el traje de vuelo típico del Incidente de Nomonhan en 1939, fue uno de los mejores ases del 1er Sentai. Las condiciones climatológicas en la frontera de Mongolia eran a menudo difíciles y, para combatir el frío cuando se volaba en altitudes elevadas, los pilotos recibieron trajes de vuelo de invierno hechos de lana de gabardina con forro de piel; el cuello visible de este traje muestra perfectamente el forro. También era obligatorio el gorro de vuelo con forro de piel a juego, al igual que los guantes de cuero. Este uniforme de primera época también tenía solapas en los bolsillos de los pantalones. A menudo resultaron ser un estorbo durante el vuelo por lo que fueron eliminadas de los uniformes de la II Guerra Mundial. Destaca la correa fija que va desde la hebilla derecha del atalaje del Modelo 97 de Masuzawa hasta su paracaídas y la insignia con la graduación del piloto sobre el brazo.

De un extremo a otro; los entornos tropicales de Nueva Guinea y de la zona de CBI rara vez hacían que los uniformes de vuelo forrados con piel de conejo fueran una necesidad. De hecho, los uniformes de poco peso, compuestos por poco más que una camisa suelta de color verde aceituna pardo y unos pantalones, resultaron estar pronto a la orden del día. Aquí el Cpl Susumu Kajinami del 68° Sentai, con base en Nueva Guinea, muestra su desgastado uniforme de vuelo a finales de 1943. No había un sitio fijo para las insignias de graduación en la FAEJ y los pilotos tendían a colocárselas en las mangas, en el cuello o en el pecho.



El Capt Fujitaro Ito del 5° Sentai se prepara para subir a su Ki-45 en el campo de aviación de Kiyosu, Japón, en marzo de 1945. Los combates en altitudes elevadas que se establecían entre los B-29 de la USAAF y sus escoltas y la FAEJ obligaron a las tripulaciones aéreas de esta última a llevar uniformes de vuelo como éste, calentados eléctricamente. El cableado que iba dentro de estos uniformes de una sola pieza los hacía increíblemente pesados, mientras que el forro de piel, que procedía del periodo anterior a la guerra, los hacía todavía más voluminosos. Los oficiales que llevaban consigo sus espadas de gala al combate no tenían otro objetivo que el de que sirvieran como símbolos de su autoridad, además, quizá, de darle al portador buena suerte en la caza. Ito lleva la insignia de graduación en la manga izquierda.

El 2Lt Yohei Hinoki del 64° Sentai aparece aquí con su uniforme de faena en China, en la primavera de 1942. Hinoki, un distinguido as que participó en muchas acciones, consiguió posteriormente fama en la guerra como el Douglas Bader de Japón ya que él también perdió una pierna (por culpa del ataque de un P-51A). Retratado sin su equipo de vuelo, Hinoki ha cambiado sus estropeadas botas de vuelo por un modelo superior del uniforme de faena. También lleva un gorro suave y la espada de gala en la mano izquierda. El primero de estos elementos está adornado con la estrella amarilla del Ejército de Tierra; la prenda equivalente para la cabeza en la Marina sustituyó la estrella por un ancla. Las muy codiciadas alas están cosidas por encima del bolsillo superior derecho de la guerrera.

ses después cuando su unidad volvió de regreso a las Home Islands para cambiar sus Ki-27 Nate por los Ki-43-I-Heis.

Una vez de vuelta en el frente, y habiéndose enfrentado a la RAF sobre las selvas de Birmania, la reputación de Shimokawa como un combatiente sin miedo comenzó a crecer. El 24 de diciembre de 1942 resultó herido mientras perseguía a un bombardero Blenheim, siendo alcanzado por los disparos en el muslo. El avión de Shimokawa también resultó mortalmente dañado por aquella ráfaga bien dirigida por lo que se lanzó en paracaídas mientras su Hayabusa ardía profusamente. A pesar de la gravedad de sus heridas, Shimokawa pudo volver a su unidad solamente una semana después.

Participó en muchos combates en 1943, siendo el punto culminante de ellos una acción el 26 de abril, cuando reclamó dos aviones enemigos derribados sobre Lashio, Birmania. Sin embargo, finalmente la suerte abandonó a Shimokawa en el otoño cuando fue alcanzado, quedando ciego de un ojo, por el fuego defensivo de un B-24; a pesar de perder una cantidad considerable de sangre consiguió volver a la base. Shimokawa fue repatriado inmediatamente a Japón para su hospitalización.

La escasez crónica de pilotos experimentados a finales de 1944 hizo que un recuperado, pero todavía médicamente indispuesto para el combate, Shimokawa consiguiera un puesto como piloto para traslados llevando los Oscar hasta Taiwán y las Islas Filipinas. Finalmente, la guerra terminó para este veterano de Birmania el 19 de marzo de 1945 cuando los aviones de los portaaviones estadounidenses atacaron la base naval japonesa de Kure (al sur de Honshu). Shimokawa saltó dentro de su Ki-84 Frank y, junto con otros nueve pilotos del Campo de Aviación de Ozuki, despegó en una alarma para repeler a los cazas estadounidenses.

"Sobre Hiroshima, a 6.000 metros, nos lanzamos en picado contra los aviones enemigos por debajo. Debía de haber unos 100. En el consiguiente tumulto todos mis compañeros fueron derribados y yo me vi arrinconado cerca de las montañas", recordaba unos años más tarde.

Después de atemorizar con sus disparos a dos Hellcat, Shimokawa se encontró con la fuerza completa del escuadrón VF-17, cuyos F6F-5 habían despegado del USS Hornet. El piloto del Frank intentó escapar de forma desesperada de los cazas Grumman, que iniciaban una persecución de caza, volando precipitadamente hacia un cañón. Sin embargo, según iba ascendiendo al final para dejar las montañas, Shimokawa presentó un blanco fácil para el futuro as de seis derribos Alférez de Navío Tilman E. Pool, que consiguientemente disparó una larga ráfaga contra el caza japonés; explotó envuelto en llamas justo cuando su piloto se lanzaba en paracaídas.

"Justo cuando mi paracaídas se abrió se enganchó en un árbol. Tenía quemaduras, pero estaba bien", recordaba él. Shimokawa acababa de proporcionar al joven tejano su tercer derribo apenas 24 horas después de que abriera su registro con una pareja de Zeke en el campo de aviación de Kanoya.

Como reconocimiento por sus acciones del 19 de marzo, y por varios años de servicios distinguidos, Shimokawa recibió una mención personal del General de División Akira Horiuchi, Jefe del Departamento de Transporte Aéreo del Ejército de Tierra, el 28 de julio de 1945. Su cita decía lo siguiente: "Al tomar parte en la batalla del Frente Sur, participaste valientemente en los combates aéreos, aunque perdiste la visión de tu ojo

derecho. Nunca abandonaste tus obligaciones como aviador. Creías que tus especiales dotes para el vuelo eran un don. Desde entonces, siempre has dado lo máximo de ti mismo; por eso es por lo que tus destrezas han avanzado tanto. Perteneciste al departamento de transporte. En marzo de 1945, cuando se te ordenó que llevaras los aviones a Taiwán tuviste la oportunidad de interceptar los cazas de la Marina de EE UU en Kyushu. Te lanzaste contra ellos y derribaste a algunos; los otros huyeron. Desde entonces perteneces a la Novena Unidad de Vuelo y estás a cargo de la educación de los alumnos como instructor adjunto. Les instruyes con seriedad y dedicación. Has superado tu problema. Les instruyes de día y de noche. Has hecho un buen trabajo. Se puede decir que tus logros son el resultado de tu don, pero tu espíritu para cumplir tus funciones y tus esfuerzos es admirable. Eres el aviador ideal. Por la presente te saludo".

El MSgt Yukio Shimokawa instruyó a los pilotos para los ataques *kamikace* hasta que la guerra terminó. Reclamó más de 16 aviones enemigos derribados.

Teniente Coronel Tateo Kato

Tateo Kato, que se convirtió en el jefe de cazas más distinguido y celebrado de la FAEJ durante la II Guerra Mundial, nació en 1904 después de que su padre, Tetsuzo, muriera en la guerra ruso-japonesa.

No había duda de que el joven Kato también seguiría la carrera militar y, consiguientemente, salió en la 37ª Promoción de la Academia Militar del Ejército en julio de 1925. El vuelo siempre había fascinado a este joven cadete, así que rápidamente decidió trasladarse de la infantería a la Fuerza Aérea del Ejército. Tras finalizar el curso de vuelo en Tokorozawa en mayo de 1927, Kato fue destinado al 6º Hiko Rentai (regimiento de vuelo) en Pyongyang, Corea. Su capacidad para el vuelo con el caza biplano Kawasaki Ko-4 (un Nieuport-Delage NiD 29 fabricado bajo licencia) resultó ser tan sorprendente que su superior le concedió un regalo y le permitió realizar una demostración que cautivó a la concurrencia durante la ceremonia final.

Antes del servicio en el extranjero, el Lt Kato trabajó como instructor de vuelo en las Academias de Vuelo de Tokorozawa y Akeno y, en febrero de 1936, fue ascendido para mandar un chutai dentro del 5º Hiko Rentai.

En julio de 1937 comenzó la Guerra de China y el Capt Kato mandó el 1er Chutai, equipado con los biplanos Ki-10 Modelo 95 Perry, del 2º Hiko Daitai (batallón de vuelo) en el frente. Los Ki-10 demostraron rápidamente su superioridad sobre los Polikarpov I-15 chinos y los agresivos pilotos japoneses dominaron a sus adversarios en los combates aéreos. El mejor día de Kato llegó el 25 de marzo de 1938 cuando derribó cuatro I-15. Cuando llegaron los nuevos Ki-27 Nate al mes siguiente, los japoneses se convirtieron en los indiscutibles señores de los cielos. Sirva esto como ejemplo: el 1er Chutai del Capt Kato combatió contra ocho I-15 el 10 de abril y el CO reclamó personalmente tres derribados. En mayo su unidad había registrado 39 aviones enemigos frente a la pérdida de sólo tres Ki-27; su chutai también recibió dos menciones de unidad durante este periodo. Kato volvió a Japón aquel mismo mes con nueve victorias, un registro que le convirtió en el mejor as del conflicto.

El Maj Tateo Kato mandó el 64º Sentai desde abril de 1941 hasta su muerte en mayo de 1942. Kato, uno de los jefes de sentai más respetados de toda la FAEJ durante la II Guerra Mundial, había conseguido más de 18 victorias cuando fue víctima de un Blenheim IV del Sqn. 60 de la RAF sobre la Bahía de Bengala. A pesar de la muerte del major, las lecciones que había enseñado a su unidad continuaron vivas ya que el 64º Sentai se convirtió en la unidad más famosa de la FAEJ durante la guerra.



Antes de su nombramiento como jefe del 64° Sentai, el Capt Kato entró en la universidad del Ejército de Tierra y trabajó en la plana mayor del cuartel general. Visitó Europa en misión oficial e inspeccionó la Fuerza Aérea alemana.

Cuando comenzó la Guerra del Pacífico, el grupo del Maj Kato escoltó a los buques navales hacia Malasia. Por aquel entonces el 64° Sentai tuvo mucha actividad en este teatro de operaciones y, bajo el mando de Kato, consiguió más de 260 victorias aéreas. No permitió la concesión de victorias individuales en favor del trabajo de equipo y mandó a sus hombres con el ejemplo en el aire; era bastante raro que un oficial con su graduación realizara misiones de combate rutinarias.

El Lt Col Tateo Kato murió el 22 de mayo de 1942 cuando su caza fue alcanzado por el fuego defensivo del Flt Sgt Jock McLuckie, el ametrallador de un bombardero Blenheim IV del Sqn. 60 que había sido enviado para atacar el campo de aviación de Akyab, en la costa de Birmania. Este solitario bombardero había formado parte inicialmente de una formación de tres Blenheim a los que se ordenó partir de Dum Dum, en la India, para atacar el campo de aviación japonés, pero debido a problemas técnicos sólo el Z9808, pilotado por el WO Huggard, consiguió llegar hasta el blanco. Lanzaron rápidamente sus bombas a baja altura y salieron apresuradamente hacia la Bahía de Bengala a la altura máxima de onda.

Sin embargo, a pesar de que el elemento sorpresa estaba decididamente a su favor, la tripulación del Blenheim localizó varios Ki-43 del 64° Sentai despegando en una alarma tras ellos cuando sobrevolaban Akyab. El primero en despegar en persecución del atrevido incursor fue el as con 10 derribos Sgt Maj Yoshito Yasuda, que prontó alcanzó al Blenheim, lanzándose en picado para atacar. Afortunadamente para la tripulación del Blenheim, compuesta por tres hombres (el Sgt Jack Howitt era el tercer miembro, operando como navegante), el ametrallador de la torreta, Jock McLuckie, demostró ser un tirador excepcional, a pesar de no haber disparado nunca antes sus ametralladoras en combate. Alcanzó el Oscar de Yasuda en su primera pasada, y el piloto de la FAEJ se vio obligado a volver a Akyab.

A continuación, el Capt Masuzo Otani asumió el ataque, pero también fue víctima de las ráfagas bien dirigidas de la ametralladora Vickers K y tuvo que retirarse de vuelta a Birmania. Finalmente, después de 30 minutos de ataque constante, aparecieron en escena tres Ki-43-I-Heis, con el Lt Col Tateo Kato en el caza guía. Sin embargo, esto no amilanó al valiente McLuckie y cuando Kato ascendía, después de realizar su primera pasada en picado sobre el Blenheim, el ametrallador buscó la panza expuesta del Hayabusa con una larga ráfaga y el Ki-43 comenzó a arder. Dándose cuenta de que no podría volver en ningún caso a Akyab, Kato hizo un medio rizo con su maltrecho Oscar y se lanzó en picado intencionadamente al mar; él había aconsejado a sus pilotos en muchas ocasiones en el pasado que realizaran esta maniobra si eran alcanzados de gravedad sobre el agua. Los dos pilotos restantes de la FAEJ volvieron inmediatamente a Akyab para comunicar la terrible noticia.

El Blenheim volvió a la India indemne ante los ataques de los Oscar, y una vez que la Inteligencia británica se aseguró de quién pilotaba el Ki-43 derribado por McLuckie, el Sqn. 60 recibió la siguiente transmisión del Oficial Aéreo al mando en Birmania, Vicemariscal del Aire D. F. Stevens, el 2 de agosto de 1942:



Asignado al 2° Hiko Datai, el entonces Capt Tateo Kato posa junto a su caza Ki-10 Modelo 95 durante la Guerra de China, en la primavera de 1938; derribó cuatro I-15 con un Ki-10 el 25 de marzo de 1938. A pesar de la evidente superioridad del biplano de Kawasaki sobre los cazas Polikarpov pilotados por los chinos, el Ki-10 fue sustituido por el nuevo monoplano Ki-27 *Nate* un mes después del eficiente combate de Kato.

"Por favor, transmita mis felicitaciones al WO Huggard, al Sgt Howitt y al Sgt McLuckie por la eficaz acción que llevaron a cabo sobre Akyab el 22 de mayo contra cuatro cazas enemigos y que provocó el derribo del Lt Col TA Keo Kato (sic), jefe de la fuerza de caza japonesa".

La muerte del carismático jefe fue un duro golpe para la FAEJ en particular y para Japón en general. Como reconocimiento por sus servicios distinguidos, Tateo Kato fue ascendido dos veces de forma póstuma hasta general de división, y se registró que en aquel momento había conseguido 18 victorias aéreas. Incluso hoy en día la canción popular Kato Hayabusa Sentoki Tai (Grupo Aéreo de Caza Kato), que cantan los hombres de negocios jóvenes y mayores cuando están alegres, mantiene vivo su recuerdo.

Capitán Yukiyoshi Wakamatsu

Yukiyosi Wakamatsu, que llegó a ser un consumado piloto de caza en China, fue uno de los pocos veteranos de China-Birmania-India que consiguió todas sus victorias sin pilotar siquiera el Hayabusa, la bestia de trabajo de la FAEJ, en combate.

Nacido en la Prefectura de Kagoshima en 1911, Wakamatsu entró en el 3er Regimiento de Vuelo en 1930 como voluntario y finalizó en la 41ª Promoción del curso de pilotos en noviembre de 1932. Después de su nombramiento, trabajó en las Academias de Vuelo de Tokorozawa y Kumagaya como instructor adjunto, antes de entrar en la academia de vuelo para oficiales en mayo de 1938, donde fue nombrado más tarde, aquel mismo año, teniente.

En el otoño de 1939 el Incidente de Nomonhan estaba dando sus últimos coletazos y, por aquel entonces, el 2Lt Wakamatsu llegó a Hailar, en Manchuria, destinado en el 64° Sentai. A esta sangrienta escaramuza sólo le quedarían dos días más antes de que se declarara el alto el fuego; por lo tanto, no entró en combate.

Con la paz asegurada por entonces en la frontera norte, la unidad de Wakamatsu se trasladó hacia el sur, a China, y él empleó su tiempo allí de una forma bastante intranscendente antes de volver, en 1940, a Japón para una instrucción complementaria en Akeno.

En mayo de 1941 Wakamatsu fue enviado al recién organizado 85° Sentai, que todavía utilizaba el Ki-27 Nate, a pesar de que la mayoría del resto de las unidades de caza de la FAEJ se habían actualizado con el moderno Hayabusa. Ascendido a capitán, asumió el mando del 2° Chutai en enero de 1942 y, consiguientemente, mandó su escuadrón hacia el sur de China cuando todo el sentai fue trasladado más cerca de la acción. Allí, Wakamatsu comenzó a despuntar como un diestro piloto de caza.

El 24 de julio de 1943 reclamó dos P-40 del 74 FS/23 FG en Kweilin como sus primeras victorias, seguidas el 20 de agosto por dos Warhawk más de la misma unidad en Canton. Su principal adversario de caza durante todo este periodo fue el 74 FS, participando en muchos intensos enfrentamientos contra él en 1944 mientras pilotaba el Ki-44 Shoki en Canton, Hong Kong y Hankow.

En septiembre de aquel año el Capt Wakamatsu cambió su aparato por el Ki-84 Hayase y en su primer combate con el nuevo avión, el 4 de octubre, sobre Wuchow se enfrentó a los P-51B del 76 FS/23 FG; Wakamatsu reclamó dos Mustang derribados.



El Capt Yukiyoshi Wakamatsu consiguió la mayoría de sus más de 18 victorias pilotando los Ki-44 del 86° Sentai. Llegó a ser algo así como un especialista contra los P-51B/C en China, derribando al menos nueve Mustang antes de su muerte el 13 de diciembre de 1944.

El 18 de diciembre el Gen Claire Chennault lanzó una incursión aérea masiva para atacar Hankow, 84 B-29 que bombardearon los depósitos de suministros y otros blancos de la ciudad, apoyados por los B-24 y B-25 de la 14ª Fuerza Aérea. Los cazas del 23 FG y del Ala Mixta Chino-Estadounidense facilitaron la escolta a los bombarderos, además de atacar los campos de aviación japoneses de la zona para coger a los cazas enemigos, aterrizando para cargar combustible entre salida y salida.

Uno de los pilotos que fue víctima de estos ataques itinerantes de los cazas fue el Capt Wakamatsu, que despegó desde un campo de aviación adyacente en las afueras de Wuchang en un intento de volver a enfrentarse a los B-29, pero fue rápidamente asediado por sus viejos enemigos del 74 FS, mandados por el as con cinco derribos Maj Phil Chapman. Con el tren de aterrizaje de su Ki-84 apenas retraído y todavía intentando coger velocidad, Wakamatsu quedó rodeado por al menos diez P-51C y explotó en el cielo.

Tras su muerte, el Cuartel General del Ejército de Tierra recomendó que se le realizara una mención y que se le ascendiera doblemente, de forma póstuma, hasta teniente coronel. Sin embargo, debido a la confusión de la guerra, nunca se le concedieron estos honores.

El tiro aéreo del Capt Wakamatsu fue excepcional y se ha aceptado que derribó más de 18 aviones enemigos (todos cazas) durante su carrera. Llegó a ser un cazador especialista en los P-51B/C y se cree que la mitad de su total fueron Mustang.

Varios historiadores de la posguerra han creado un mito en torno a la capacidad de combate de Wakamatsu, definiéndole como el As del morro rojo que infundía terror en los corazones de sus adversarios; la cola y el buje de su avión estaban pintados en rojo. Esta historia ha conseguido credibilidad por el hecho de que, según dicen, el gobierno chino puso precio a la cabeza de Wakamatsu; tal era su destreza en el combate aéreo. Como jefe de cazas ideal, el que después de su muerte quedara como una figura legendaria está más que justificado.



El Capt Hiroshi Onozaki (aparece aquí a finales de 1942 como alférez) llegó a a ser el mejor as del 59º Sentai. Le hizo pagar un precio muy elevado a la acorralada RAF durante los primeros meses de 1942, derribando ocho Hurricane y un Blenheim IV en Java.

CAPITÁN HIROSHI ONOZAKI

Hiroshi Onozaki nació en 1917 en la Prefectura de Tochigi, Japón. Comenzó la instrucción de vuelo en Kumagaya en la 3ª Promoción del Programa de Vuelo para Jóvenes, en febrero de 1936, y como alumno destacado, recibió un obsequio en forma de reloj de plata. Después de finalizar fue enviado a la Academia de Caza de Akeno para la instrucción de combate.

Durante el Incidente de Nomonhan, Onozaki fue trasladado al 59º Sentai en Manchuria, pero no consiguió entrar en combate. De hecho, no fue hasta diciembre de 1941 cuando este joven piloto se lanzó al combate y, como miembro del 1er Chutai, participó en la Campaña de Malasia; su unidad cruzó el Golfo de Siam desde la Indochina francesa y atacó los campos de aviación de Kota Baharu en la punta noreste de Malasia.

El primer combate aéreo del Sgt Onozaki tuvo lugar en los cielos de Kuala Lumpur el 21 de diciembre de 1941, cuando se le reconoció el derribo de un Brewster Buffalo pilotado por el Sgt K. R. Leys del Sqn. 453, RAAF (Real Fuerza Aérea de Australia); otros pilotos de la FAEJ del 59º reclamaron tres derribos en esta salida, aunque sólo llegaron a enfrentarse a dos Buffalo australianos, y Leys fue la única baja. Los pilotos de los Oscar de esta unidad continuaron atacando blancos en Malasia y Singapur, así como a los cazas británicos y holandeses enviados al aire para proteger los

yacimientos petrolíferos de Palembang. En Java, Onozaki añadió ocho Hurricane (de los Sqn. 232 y 258), un Blenheim IV (del Sqn. 211, derribado el 6 de febrero) y un aparato de instrucción Ryan STM-2 a sumar a su registro, convirtiéndose de esta forma en el mejor as del 59° Sentai.

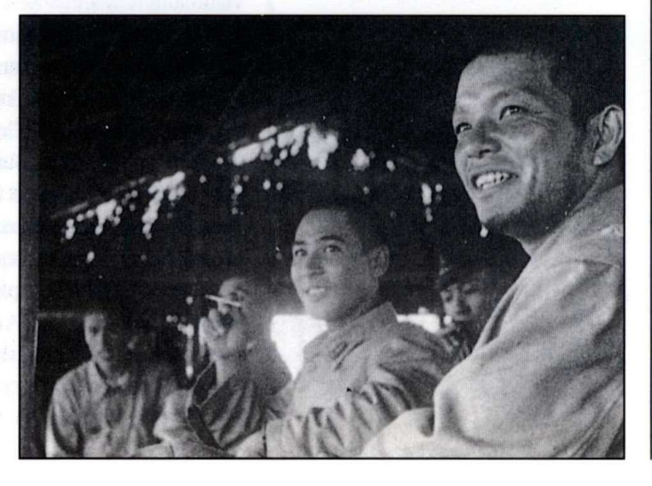
En mayo el MSgt Onozaki volvió a su país, donde entró en la Academia Aérea del Ejército, finalizando, consiguientemente, seis meses más tarde como second lieutenant. Posteriormente, volvió a su unidad en Java, donde comenzó a realizar misiones de defensa aérea en torno a la Isla de Timor. En enero de 1943 su escuadrilla derribó un B-25 de la USAAF que formaba parte de una formación que había llegado para atacar la capital de Timor, Dili.

El 20 de junio la FAEJ lanzó un gran ataque contra Port Darwin, en Australia, y el 59° Sentai, operando desde Timor, envió 22 Oscar bajo el mando del CO, Maj Takeo Fukuda, en apoyo de los incursores (18 bombarderos del 61° Sentai y otros nueve del 75°). A esta fuerza se enfrentaron unos 46 Spitfire LF VC del Ala de Caza n° 1, RAAF, y en el intenso combate aéreo que se produjo, Onozaki reclamó haber derribado dos de los cazas australianos.

Al mes siguiente se ordenó a su unidad que fuera a Nueva Guinea, donde las tropas del Ejército japonés estaban combatiendo contra los renovados ataques aliados y contra el duro entorno tropical. Comenzaron las operaciones desde sus bases de But, en la costa oriental de Nueva Guinea, a los pocos días de su llegada y, el 15 de agosto, escoltaron a los bombarderos enviados para atacar el campo de aviación aliado de Tsili Tsili (Fabua), hasta entonces secreto. Al día siguiente, cuando volvieron para terminar el trabajo, Onozaki se vio envuelto en una serie de combates en retirada con los P-38 del 431 FS en Marilinan, al sur de Tsili Tsili. Aunque reclamó un Lightning derribado, los informes de la USAAF han revelado posteriormente que aquel día no se perdió ningún caza. Dos días más tarde fue rodeado a baja altura por unos 20 P-38 de la misma unidad y consiguió escapar gracias únicamente a la maniobrabilidad sin par de su Ki-43 a la altura de la copa de los árboles. Al día siguiente fue evacuado a Rabaul debido a un grave ataque de disentería.

El Capt Onozaki volvió a Japón para convertirse en instructor en Tachiari y finalizó la guerra con un registro total de victorias de 14 aviones enemigos derribados.

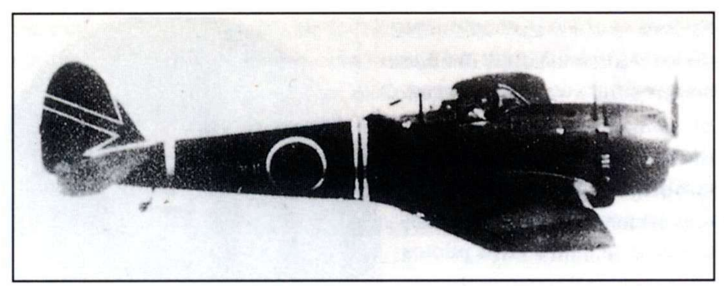
El Maj Hideo Miyabe (en el extremo derecho) fue el último CO del famoso 64° Sentai. Promovió el trabajo en equipo, rehuyó la publicidad y ni siquiera reconoció sus propias victorias (más de 12), ni la concesión de su Bukosho.



COMANDANTE HIDEO MIYABE

Como último de los jefes de grupo aéreo del ilustre 64° Sentai, Hideo Miyabe fue otro gran jefe de cazas de la FAEJ. Nacido en la Prefectura de Kumamoto en enero de 1919, entró en la Academia Aérea de Oficiales del Ejército y, posteriormente, finalizó con la 52° Promoción en 1939.

Durante los primeros años de la guerra, Miyabe prestó sus servicios en el 5° Sentai como jefe de una guardia en la Academia Aérea de Oficiales del Ejército. Su habilidad para los detalles administrativos y para el mando le llevaron a su nombramiento y como jefe del 2° Chutai/64° Sentai en febrero de 1943.



Esta poco frecuente fotografía muestra al Capt Hideo Miyabe de patrulla con su Ki-43-III personal a finales de 1944. Como último modelo fabricado en serie de la venerable familia de los *Oscar*, los III realizaron su presentación en servicio con el 64° Sentai en Tailandia, a finales de octubre de 1944.

El duro entorno tropical de China-Birmania-India, junto con la falta de suministros y las agresivas fuerzas enemigas, sirvieron para debilitar progresivamente a su unidad después de marzo de 1943. Miyabe creía que los mandos debían fomentar la confianza en sus subordinados combatiendo desde el frente, y los rigurosos calendarios de instrucción que estableció para los pilotos jóvenes se aplicaron en la creencia de que esas pruebas quizá salvaran su vida algún día. Miyabe también era duro consigo mismo ya que asumía la responsabilidad personal de la pérdida de cualquiera de sus pilotos y se culpaba a sí mismo de las operaciones que no tenían éxito.

Tuvo la distinción de ser el primer piloto en atacar, según dicen, un B-29, ya que el 26 de abril de 1944 Miyabe se enfrentó a un B-29 (42-6330) del 444° Grupo de Bombarderos, que transportaba suministros desde China hasta la India. Volando conjuntamente con los Oscar del 204º Sentai, mandó el ataque e informó de impactos de las ametralladoras en uno de los motores derechos del bombardero. Al agotárseles el combustible, los pilotos japoneses renunciaron finalmente a la persecución después de que el B-29 perdiese altitud; posteriormente los pilotos lo reclamaron como derribado. Sin embargo, la tripulación de la USAAF no informó sobre ningún daño a su vuelta, aunque reclamaron el derribo de uno de los asaltantes; según los informes de la FAEJ no se comunicó la pérdida de ninguno.

En abril de 1945, el Maj Miyabe fue nombrado jefe del 64° Sentai y, el 10 de junio, el Teniente General Takeshi Hattori de la 5ª División Aérea le concedió la Bukosho. Su mención de recompensa señalaba que:

"La persona que aquí se menciona ha atacado los campos de aviación cerca de Birmania desde marzo de 1943 como jefe de compañía y ha cooperado en la defensa terrestre con competencia y valor en los ataques conjuntos; el enemigo ha perdido más de diez buques, más de 100 aviones derribados y varios cientos de vehículos a motor. Durante este periodo, el Maj Miyabe hundió un gran buque de transporte y dañó otros dos; también dañó varios barcos pequeños y derribó o dañó 30 aviones. También lanzó los suministros de forma precisa, grandes proezas en cada misión. Ha llegado a ser un distinguido y destacado jefe de grupo aéreo dentro de esta unidad, tradicionalmente famosa y muy aclamada".

Miyabe no apreció su propia mención y dijo de su condecoración: "Debo admitir que el contenido del manuscrito de condecoración era en cierta forma exagerado".

Finalizó la guerra combatiendo en la Indochina francesa y volvió a Japón, donde se convirtió en presidente de una gran compañía de fabricación de papel. Aunque se cree que derribó muchos aviones, él nunca los reconoció; los historiadores consideran que consiguió más de 12 victorias. El apreciado jefe del 64° Sentai murió en octubre de 1978.

Comandante Yasuhiko Kuroe

El Maj Yasuhiko Kuroe fue el piloto de caza con más victorias de entre el grupo de oficiales de la Academia Militar del Ejército. Nació en febrero de 1918, hijo de un comandante del Ejército y, siguiendo los

pasos de su padre, el joven Yasuhiko también se alistó y, consiguientemente, aprobó con la 50ª Promoción de la Academia Militar del Ejército en junio de 1937. Decidió convertirse en piloto de caza y comenzó la instrucción de vuelo en Akeno.

Después de finalizar la instrucción de vuelo, Kuroe fue destinado al 59º Sentai en noviembre de 1938 y trasladado a la base aérea de Hankow, en el centro de China. Al disfrutar de un periodo de calma en los combates en el momento de su llegada, Kuroe se unió a otros pilotos de la unidad en la realización de diversos ejercicios de instrucción con sus nuevos Ki-27 Nate. Cuando la escaramuza de la frontera mongola se convirtió en una guerra enteramente abierta en 1939, el 59º fue inmediatamente enviado a la llanura de Nomonhan. El último día de combates, a mediados de septiembre, Kuroe reclamó sus dos primeras victorias en la forma de una pareja de I-15.

En 1941, el 1Lt Kuroe volvió a Japón y se convirtió en instructor de vuelo en la Academia de Vuelo para Oficiales del Ejército, siendo ascendido a capitán en mayo. Cuatro meses más tarde, se asignaron nueve prototipos del nuevo caza Ki-44 Shoki Tojo al 47º Chutai Independiente experimental para sus pruebas de vuelo en condiciones de combate y, por consiguiente, se puso al Capt Kuroe al mando de este programa, llevando los cazas hasta el sureste de Asia: la Indochina francesa, Malasia y Birmania. Aunque había pocas oportunidades de combate en aquella fase inicial de la guerra, él todavía consiguió derribar tres Hurricane del Sqn. 232 en Singapur y en otras zonas adyacentes. A pesar de este éxito, Kuroe señaló que el Ki-44 no cumplía sus expectativas; sin embargo, el caza de Nakajima fue aceptado para el servicio.



El Maj Yasuhiko Kuroe fue el as con mejores resultados de los graduados de la Academia del Ejército, finalizando la guerra con 51 derribos. También fue el primer piloto de la FAEJ en derribar un *Mosquito* de la RAF (un PR IX del Sqn. 684) en Birmania.

Cuando las fuerzas británicas y estadounidenses hicieron sentir su presencia en la zona de CBI se presionó al 64º Sentai del Ejército para que las mantuviera a raya. Después de sus éxitos con el Ki-44, el Capt Kuroe fue trasladado de unidad, asignándosele el mando del 3er Chutai. Después de que el Lt Col Tateo Kato, CO del grupo aéreo, muriera en mayo de 1942, Kuroe fue indispensable para el mantenimiento del sentai intacto, básicamente gracias a la fuerza inherente de su personalidad. Siempre optimista, tenía los nervios de acero, un aspecto agradable y unas destrezas para la organización superiores, y fue con el 64º Sentai con el que Kuroe se ganó una reputación como modelo de jefe de cazas.

El 13 de septiembre de 1943, Kuroe derribó un F-5A (un P-38 sin armamento) de reconocimiento fotográfico del 9º Escuadrón Fotográfico. su piloto, el 1Lt Frank H. Tilcock recuerda:

"Nunca llegué a ver a mis atacantes. Mi primer y único indicio de que no estaba solo en el cielo fue cuando el panel de instrumentos de mi avión desapareció. El fuego y el humo penetraron en la cabina".

El estadounidense saltó en paracaídas por seguridad, siendo capturado tres días más tarde. Posteriormente Kuroe escribió en sus memorias que conoció a Tilcock, que le dio la mano y le dijo que le había derribado en el día de su aniversario de boda. Frank Tilcock, que reside en la actualidad en Florida, confirma que efectivamente fue derribado aquel día.

"Conocí a muchos oficiales japoneses que me hicieron muchas preguntas. Quizá Kuroe fuera uno de ellos", reflexiona en la actualidad.

En aquella fase de la guerra aérea la RAF había probado el Mosquito en combate en la zona de CBI y este caza bombardero iba a atormentar

a los japoneses hasta el Día de la Victoria sobre Japón. De hecho, no fue hasta el 2 de noviembre de 1943 cuando el Capt Kuroe derribó un ejemplar (PR IX DZ697 del Sqn. 684) de este avión de De Havilland aparentemente invencible, siendo pilotado en este caso en una salida de reconocimiento fotográfico por los Flg Off Fielding y Turton. El 10 de diciembre Kuroe se encontró con otro Mosquito de la misma unidad (un FB II esta vez) en la zona de Rangún, persiguiéndolo ferozmente durante más de 40 minutos hasta el mar.

Finalmente, una ráfaga de fuego de ametralladora dañó el motor izquierdo del avión, pero entonces las ametralladoras del Oscar se atascaron. Sin embargo, sin dejarse intimidar por este giro de los acontecimientos, el veterano japonés consiguió engañar al piloto británico (Sgt Boot, con el Sgt Wilkins como navegante) para volver hacia tierra firme. El Mosquito y el Oscar volaron en formación de vuelta a la base de Kuroe, pero cuando este último se movió para sacar el tren de aterrizaje para aterrizar, el avión dañado golpeó un árbol y chocó envuelto en llamas. "Lo sentí muchísimo por él", recordaba Kuroe algunos años más tarde.

En enero de 1944, fue llamado nuevamente a Japón para convertirse en piloto de pruebas en el Departamento de Inspección de Vuelo del Ejército; su nuevo destino incluía la evaluación tanto de proyectiles como de cazas bimotores experimentales para altitudes elevadas que estaban en el proceso de diseño para enfrentarse a los B-29. Durante uno de los vuelos de prueba, el 25 de marzo, el Maj Kuroe reclamó dos superfortalezas derribadas mientras pilotaba un caza Kawasaki Ki-102 bimotor experimental para altitudes elevadas, que estaba armado con un único cañón de 37 mm y con una pareja de cañones de 20 mm. Aunque tuvo éxito en esta ocasión, el diseño de Kawasaki no consiguió llegar al frente en cantidades importantes debido a los constantes problemas en el motor. Kuroe añadió dos B-29 más a su lista de derribos en la noche del 23 de mayo mientras pilotaba un Ki-84-I-Ko de la primera fase de producción.

Como un poco frecuente reconocimiento a su destacado servicio, el Teniente General Kumaichi Teramoto, del Departamento de Inspección de Vuelo del Ejército, le concedió una mención y una botella especial de sake (vino de arroz) delante de 3.000 hombres el 15 de julio de 1945.

El Maj Yasuhiko Kuroe finalizó la guerra con un registro de 51 victorias. Durante su carrera fue derribado en tres ocasiones, herido en tres acciones diferentes y los aviones que pilotó en combate fueron alcanzados por el enemigo más de 500 veces.

El talento de Kuroe no se desperdició cuando acabó la guerra ya que pasó a formar parte de la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón, donde mandó un escuadrón de cazas a propulsión, llegando hasta general. El 5 de diciembre de 1965 el Gen Kuroe se ahogó mientras pescaba cerca de una playa.

Subteniente Yojiro Ofusa

Yojiro Ofusa fue uno de los grandes ases del 50º Sentai en la zona de CBI. Nacido en 1918 en la Prefectura de Miyagi, Japón, entró en el Ejército de Tierra a mediados de la década de los años treinta pero, al contrario que muchos de sus compañeros, Ofusa combatió en Nomonhan en la infantería. Aunque las tropas terrestres japonesas sufrieron unas bajas tremendas en este duro conflicto, los medios de comunica-

El WO Yojiro Ofusa demostró que un Ki-43 con poco armamento, pero en las manos de un piloto diestro, podía derrotar a adversarios técnicamente superiores como los Mustang, los Thunderbolt y los Spitfire; de hecho, de sus 19 derribos, 12 fueron cazas monomotores aliados. Consiguió la poco frecuente Bukosho por sus hazañas en la zona de CBI.



ción locales informaban que la Fuerza Aérea obtenía grandes éxitos contra sus adversarios soviéticos. Este joven artillero quedó de esta forma impresionado por la propaganda y decidió que su futuro sería como piloto de caza.

En junio de 1942 Ofusa entró en la promoción de instrucción de vuelo para suboficiales, en la cual finalizó cuatro meses más tarde, siendo destinado a un grupo aéreo en la Indochina francesa. Allí realizó más instrucción antes de ser enviado al 50º Sentai en Birmania en enero de 1943.

Combatió durante todo aquel año hasta que, finalmente, su suerte se acabó el 24 de noviembre de 1943. Al enfrentarse a una gran formación de B-24 del 7º Grupo de Bombarderos en Meikuterra, Ofusa reclamó rápidamente un Liberator, pero también fue alcanzado por el fuego defensivo desde el bombardero herido. Obligado a lanzarse en paracaídas, Ofusa pasó posteriormente 41 días en recuperación hospitalaria. Tras su rehabilitación volvió directamente al combate y tuvo que lanzarse en cuatro ocasiones diferentes, aunque compensó estos pequeños reveses convirtiéndose en uno de los pilotos con mejores resultados del grupo aéreo.

A Ofusa se le concedió la Bukosho (Clase B) el 10 de junio de 1945 en Phnom Penh, Camboya; en el momento de su condecoración había derribado 19 aviones enemigos, había dañado otros 21 y había hundido un crucero en la zona de Akyab en el Océano Índico.

Finalizó la guerra en Formosa después de que su grupo aéreo se retirara de la Indochina francesa en julio de 1945. Su registro de 19 incluía cinco P-51, dos P-47, cuatro Hurricane y un Spitfire. Después de la guerra se cambió el nombre por Higuchi y en la actualidad reside en su prefectura natal.



El *As de Ases* de la FAEJ durante la II Guerra Mundial, el MSgt Satoshi Anabuki, aparece aquí posando delante de un *Oscar* a finales de 1944. Lleva el uniforme de vuelo de verano habitual de la Fuerza Aérea. El atalaje de su paracaídas es un Modelo 92, mientras que la etiqueta de identificación blanca en el correaje pone "MSgt Anabuki". A pesar de ir vestido con uniforme de verano, inexplicablemente Anabuki lleva un gorro de vuelo de invierno.

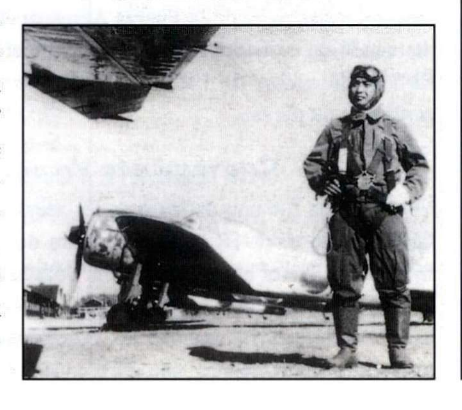
Brigada Satoshi Anabuki

A pesar de ser el mejor piloto de caza de la FAEJ en la II Guerra Mundial, Satoshi Anabuki no fue bien conocido por el pueblo japonés durante los años de la guerra; un desconocimiento igualmente compartido por sus adversarios aliados. No obstante, dentro de la FAEJ sus hazañas la valieron notoriedad como la Flor de los jóvenes aviadores.

Hijo de padres agricultores, Anabuki nació en 1921 y pronto mostró su deseo de volar. Primeramente entró en el Programa Preparatorio de Vuelo para Jóvenes del Ejército, ingresando en la Academia de Aviación del Ejército de Tokio en abril de 1938. Recibió más instrucción en Kumagaya y Tachiari y, a la finalización de sus cursos allí, en marzo de 1941, fue destinado al 3er Chutai del 50º Sentai en Formosa en julio.

El 7 de diciembre de 1941 el Cpl Anabuki, con 19 años, participó en los ataques contra las Islas Filipinas y su primer combate tomó la forma de un ataque de caza contra un B-17D. Consiguió su primera victoria el 22 de diciembre cuando derribó un P-40E del 17º PS (Escuadrón de Persecución) en el Golfo de Lingayen después de que este último acabara de atacar las embarcaciones navales japonesas. Después de la invasión, la fuerza principal del 50º Sentai partió hacia Birmania, pero el chutai de Anabuki se quedó detrás. Aprovechando al máximo su prolongada estancia, derribó dos P-40 del 17º PS en Limai el 9 de febrero de 1942, estando estos Warhawk entre los últimos cazas aptos para el vuelo de la USAAF que quedaron para proteger las Islas Filipinas en aquel periodo.

Tomada en el mismo momento que la fotografía anterior, Anabuki presenta una pose típica de piloto de caza entre medias de los Ki-43-III de la Academia de Caza de Akeno a finales de 1944. Destaca su mano izquierda vendada, como resultado de un combate del 8 de octubre de 1944 contra los Hellcat de la Marina de EE UU.



En abril, Anabuki volvió a Japón con su unidad, intercambiando esta sus obsoletos Ki-27 por los nuevos Ki-43-I-Hei Hayabusa. Completamente equipados volaron hasta Birmania en junio y operaron desde el campo de aviación de Mingaladon en las afueras de Rangún.

Fue en la zona de CBI donde el Chico maravilla despuntó. Quizá el mejor ejemplo de su destreza tuvo lugar el 24 de diciembre de 1942 cuando, después de que su avión resultara dañado durante una incursión de bombardeo mientras despegaba, se vio obligado a entablar batalla con los Hurricane de la RAF con su tren de aterrizaje desplegado. A pesar de esta desventaja, Anabuki consiguió derribar tres de ellos; sin embargo, las bajas de la RAF demostraron que sólo dos Hurricane IIB no consiguieron regresar, uno del Sqn. 607 y el otro del Sqn. 615. El piloto del primero de estos aparatos, Plt Off C. D. Chook Fergusson, salió limpiamente de su avión en llamas cuando explotó a unos cuantos pies por encima de un banco de arena en el río Iwaraji. Aunque gravemente quemado consiguió finalizar una completa recuperación de sus terribles heridas.

El 26 de enero de 1943 Anabuki derribó su primer B-24. Diez meses más tarde, el 8 de octubre, repitió este éxito en tres ocasiones cuando derribó un trío de Liberator, además de dos de sus Lightning de escolta. Uno de sus derribos de bombarderos lo logró al arrollar el conjunto derecho del plano de deriva y, a pesar de conseguir la condición de as en un día, resultó herido en este proceso y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en una playa de Birmania; fue rescatado tres días más tarde.

El atrevido acto de Anabuki elevó la moral de su grupo aéreo y, personalmente, le valió varias condecoraciones. El Gen Kawabe, al mando de la Fuerza del Distrito de Birmania, le regaló un poema chino que había compuesto personalmente, mientras que el Gen On San, jefe supremo del Ejército de Birmania, visitó al piloto herido en el hospital para presentarle sus respetos. Aunque no se recuperó completamente, Anabuki insistió en volver a sus funciones, pero se le prohibió volar.

En febrero de 1944 volvió a Japón, donde se convirtió en un valioso instructor en la Academia de Caza de Akeno. Fue ascendido a brigada en octubre y, mientras desempeñaba la peligrosa tarea de transportar los Ki-84 Hayase hasta las Islas Filipinas, participó en varios combates aéreos contra los Hellcat de la Marina de EE UU, consiguiendo derribar seis de ellos. Posteriormente, Anabuki realizó misiones de vuelo para la defensa local hasta el final de la guerra, añadiendo un único B-29 a su registro.

El MSgt Anabuki mantuvo un minucioso diario durante su carrera en el que registró 173 misiones en Birmania y 51 victorias; 30 se le reconocieron oficialmente. Los historiadores de la posguerra han fijado ulteriormente su registro total en 39.

Posteriormente, Anabuki pasó a formar parte de la Fuerza Aérea de Autodefensa en la década de los años cincuenta y pilotó helicópteros. Ahora se encuentra jubilado.

El Lt Hinoki se prepara para subir a su muy deteriorado Ki-43-Ic del 64° Sentai en Malasia en 1942. Al igual que muchos pilotos oficiales de la FAEJ, solía llevar a menudo la espada en su avión por cuestiones de buena suerte. El gorro de vuelo de Hinoki fue un regalo de su instructor, el as de Nomonhan Maj Iwori Sakai.



Comandante Yohei Hinoki

No se puede hablar de las hazañas del 64° Sentai sin mencionar a Tateo Kato (el jefe del grupo aéreo) o a Yohei Hinoki; las experiencias en combate de este último en la zona de CBI y Japón rivalizaron con las del as del Zero, Saburo Sakai.

Hinoki nació en la Prefectura de Tokushima en 1919. Recibió su nombramiento para el vuelo en junio de 1941, siendo destinado al 64º Sentai, donde prestó sus servicios en la campaña malaya. Allí, el joven alférez fue instruido en el complejo arte del combate aéreo por el veterano de Nomonhan, Capt Iwori Sakai.

En el día inicial de la guerra, Hinoki combatió contra los Blenheim IV del Sqn. 34, reclamando el derribo compartido de uno de los bombarderos. Asignado como punto del jefe del Sentai, Tateo Kato, su trabajo consistía en proteger a su jefe a cualquier coste. Por lo tanto, las oportunidades de participar en un combate general eran bastante escasas, pero, no obstante, Hinoki consiguió reclamar dos Hurricane II del Sqn. 238, derribados sobre Singapur el 31 de enero de 1942.

El 10 de abril de 1942 los P-40C del AVG se enfrentaron con el 64º Sentai en Loiwing, China, en un combate aéreo a baja altitud entre las nubes. Hinoki se enredó en un feroz combate con el as del 3er Sqn. del AVG, y jefe de patrulla, Robert T. Smith (ocho derribos). El piloto del Hayabusa resultó gravemente herido en el brazo izquierdo y en las nalgas durante el enfrentamiento y la estructura de su paracaídas evitó que un proyectil del calibre 12,7 se alojara en su espalda; tan gravemente alcanzado quedó el Oscar que Smith lo reclamó como probable cuando regresó a la base, habiendo conseguido también un derribo confirmado durante aquella salida.

A pesar de haber logrado escapar de alguna manera de su atacante, Hinoki estaba desorientado y atormentado por el dolor y simplemente deseaba estrellar su caza en el pico de una montaña para acabar con su sufrimiento. Afortunadamente para él, recuperó los sentidos y siguió un río hacia arriba hasta una base aérea en Tailandia donde, después de un agónico vuelo de dos horas, realizó un aterrizaje sin motor; su reserva de combustible se había agotado por completo en ese momento. Hinoki estuvo hospitalizado durante un mes.

Puede que el 25 de noviembre de 1943 Hinoki se convirtiera en el primer piloto japonés en derribar un P-51 (probablemente un A-36A) en la zona de CBI. Su escuadrilla despegó en una alarma para interceptar siete aviones sin identificar que habían penetrado en territorio de Birmania y, una vez en contacto visual con los cazas, movió sus alas al aparato guía para asegurarse de su origen. La cuestión de la identificación quedó rápidamente resuelta cuando el Col Harry R. Melton, Jr. (CO del 311 Grupo de Caza-Bombarderos) disparó contra él. Hinoki respondió pegándose a la cola del avión del coronel y causando daños mortales en el Mustang mientras su piloto intentaba desesperadamente una maniobra de S partida. Obligado a lanzarse en paracaídas, el Col Melton, Jr, fue capturado poco después en tierra.

Dos días después, el 311 volvió con fuerza, junto con varios B-24, en dirección a los blancos de Insein. Hinoki reclamó un P-51 y un P-38 de escolta, además de un Liberator confirmado y un segundo bombardero como probable (ambos procedentes del 308 Grupo de Bombardeo). Mientras perseguía a los B-24 según huían de la zona de los blancos fue atacado por un P-51A del 530 FS, pilotado por el 2Lt Robert F. Mulhollem (que llegaría a convertirse en as con cinco derribos).

Durante el transcurso del breve combate aéreo que se estableció, Hinoki fue alcanzado por un proyectil del calibre 12,7 que casi le corta la pierna derecha, pero una vez más el as del Oscar consiguió salir de este apuro y realizar un aterrizaje con éxito; mientras tanto, Mulhollem recla-



Isamu Sasaki, retratado aquí como cadete de la Academia de Aviación del Ejército de Tokio en 1938, consiguió unos 38 derribos pilotando los Ki-43 y los Ki-84 con el 50º Sentai; en este registro se incluía el derribo de seis B-29. Se le concedió la Bukosho por sus servicios distinguidos continuos.

mó a Hinoki como probable, tras haber conseguido dos derribos definitivos entre los Oscar anteriormente en aquella salida. Poco después de aterrizar, a Hinoki se le amputó la pierna derecha y pasó muchos meses en el hospital de la base recuperando la fuerza suficiente para sobrevivir a su envío de vuelta a Japón.

Gracias a su inestimable experiencia en combate, Hinoki se convirtió en instructor en la Academia de Caza de Akeno. Equipado con una pierna artificial, posteriormente llegaría a realizar misiones de combate contra los B-29 y contra sus escoltas.

Después del combate del 16 de julio, se formó el 111º Sentai con una combinación de Ki-84 y Ki-100, e Hinoki fue nombrado jefe del 2º Daitai; sin embargo, apenas entró en combate.

Se calcula que el Maj Yohei Hinoki derribó más de 12 aviones enemigos y sus diversas experiencias de combate demostraron que un piloto diestro con un caza poco armado como el Hayabusa podía derribar a los Hurricane, a los Lightning, a los Mustang e incluso a los Liberator. Un caballero en todo el sentido de la palabra, el Señor Halcón murió finalmente en enero de 1991.

SUBTENIENTE ISAMU SASAKI

Al contrario que la mayoría de los pilotos de caza más famosos de la FAEJ de la II Guerra Mundial, los extraordinarios logros de Isamu Sasaki han recibido muy poco reconocimiento a lo largo de los años.

Nacido en 1921 en la Prefectura de Hiroshima, dejó el instituto de formación profesional y entró en la Academia de Aviación del Ejército de Tokio en abril de 1938. Después de finalizar, en marzo de 1941, fue destinado al 50º Sentai con base en Formosa.

El primer día de la Guerra del Pacífico, Sasaki tomó parte en la invasión de las Islas Filipinas, y su bautismo de fuego tuvo lugar el 10 de diciembre de 1941 sobre la Bahía de Bigan, cuando persiguió a un B-17C que había realizado un ataque sorpresa contra la flota de invasión japonesa. Persiguió al bombardero de Boeing hacia las proximidades de Bagio donde los Zero de la Marina asumieron la caza.

En enero de 1942 Sasaki avanzó hasta Tailandia con su unidad, consiguiendo su primera victoria en Rangún. En la violenta campaña de Birmania consiguió más de 20 derribos contra los cazas, e igualmente reclamó haber derribado más de una docena de aviones grandes. En abril de 1944 volvió a Japón para convertirse en examinador de pilotos de pruebas.

El valor y las especiales destrezas de Sasaki quedaron perfectamente demostradas el 25 de mayo de 1945 cuando, en una única acción nocturna contra los B-29 sobre Tokio, localizó al enemigo por el perfil de sus siluetas contra los grandes fuegos de abajo. A continuación se lanzó en picado de frente contra sus víctimas derribó tres superfortalezas de esta forma en cuestión de minutos.

Al final de las hostilidades, Sasaki había derribado seis B-29 y dañado otros tres, elevando sus reclamaciones totales de la guerra hasta al menos 38. Por sus acciones contra los B-29, junto con su distinguido registro en Birmania, fue ascendido a subteniente.

Después de la guerra, Sasaki cambió su nombre por el de Hirayama y pasó a formar parte de la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón. Ahora está jubilado y reside en la Prefectura de Hiroshima.

TENIENTE MORITSUGU KANAI

Moritsugu Kanai fue uno de los pocos pilotos de la FAEJ en China que logró elevar su registro de forma constante contra los estadounidenses durante los últimos años de la guerra. Nacido en la Prefectura de Yamanashi en 1919, se alistó en la Unidad de Vuelo para Jóvenes de la Academia de Vuelo de Kumagaya en febrero de 1937.

Kanai entró por vez primera en acción como miembro del 11º Sentai cuando fue destinado a Manchuria durante el Incidente de Nomonhan. Como piloto del 1er Chutai, bajo el mando del Capt Kenji Shimada, voló a menudo como punto del mejor as de la FAEJ, el Sgt Hiromichi Shinohara. Al final de las hostilidades el Cpl Kanai había logrado siete victorias.

El 11º Sentai realizó posteriormente misiones de apoyo terrestre en el centro de China después de salir de Manchuria, participando en muy pocos combates aéreos mientras realizó estas funciones. A continuación, Kanai fue destinado al 87º Sentai y ascendido a brigada, antes de entrar en la Academia de Vuelo para Oficiales del Ejército en diciembre de 1942. Ascendido a alférez cuando finalizó en la Academia, Kanai fue destinado entonces al 25º Sentai en China.

El 10 de marzo de 1944 el 2Lt Kanai abrió su registro en la II Guerra Mundial, cuando derribó un P-38 del 449 FS mientras pilotaba un Oscar sobre Anching. El 6 de mayo, mientras se enfrentaba a los P-38 de la misma unidad sobre la zona de Hankow, su caza fue alcanzado en el depósito de combustible y casi no consigue llegar a la base. Posteriormente reclamó dos P-38 derribados. A finales de 1944 su registro estaba en 19, entre ellos un B-29.

El último destino de Kanai fue en Corea y al final de la guerra su registro había aumentado hasta las 32 victorias; otras fuentes escritas han fijado su registro total en 26. Después de la guerra, Kanai pasó a formar parte de la Fuerza de Autodefensa de Japón. Desgraciadamente, murió en un accidente en agosto de 1972.



El Sgt Moritsugu Kanai (de pie) y su mecánico jefe posan junto a su Ki-27 *Nate* del 11° Sentai en China en 1940. La inscripción del fuselaje dice: "Aikoku 437", refiriéndose a que este caza había sido *adquirido* y donado por una organización o un ciudadano patriota.

CAPITÁN RYOTARO JOBO

Ryotaro Jobo ha sido relacionado en las publicaciones japonesas en unas ocasiones con 70 derribos y en otras con 76 y, aunque su registro total de victorias puede ser tema de cierto debate, desde luego sus logros como piloto de caza no lo son.

Jobo nació en 1916 en la Prefectura de Shiga. A la edad de 18 años entró en la Academia de Vuelo del Ejército de Tokorozawa, y en enero de 1935 salió siendo destinado al 6º Regimiento de Vuelo de Pyongyang, en Corea. En enero de 1936 finalizó en la Academia de Caza de Akeno y en agosto de 1937 Jobo pasó a formar parte del 9º Chutai, marchando a combatir a la Guerra de China. Un año después se convirtió en miembro del 64º Sentai.

Cuando esta última unidad se lanzó a los combates aéreos contra las fuerzas mongolo-soviéticas de Nomonhan, Jobo demostró rápidamente su capacidad como piloto de caza, consiguiendo su primera victoria (un I-16) el 3 de agosto de 1939. Once días después añadió otro Polikarpov a su registro.

El 21 de agosto la FAEJ cruzó el río Khalka para atacar las bases soviéticas de Tamsak-Bulak en un ataque incondicional. Más de 50 bom-



El Capt Ryotaro Jobo tenía unos nervios de acero y fue maestro de esgrima. Su registro final de más de 30 victorias incluía más de una docena de B-29 derribados o dañados en la zona de CBI.

barderos japoneses ligeros y pesados y aviación de apoyo directo, protegidos por 88 Ki-27 Nate, se enfrentaron a más de 250 aviones soviéticos durante un periodo de 13 horas. En medio de los terribles y confusos combates aéreos, Jobo consiguió derribar dos I-16, pero fue alcanzado muchas veces y sufrió heridas de metralla en la cara.

En el momento en el que se acordó el alto el fuego entre los protagonistas de Nomonhan, en septiembre de 1939, Jobo había reclamado 18 cazas soviéticos derribados. Desde Nomonhan el 64º Sentai se trasladó al sur de China y él volvió a Japón en febrero de 1940 para entrar en la Academia de Vuelo para Oficiales del Ejército; salió de allí en julio de 1941. Jobo fue asignado al 3º Sentai y regresó al sur de China, donde combatió hasta septiembre de 1943. Mientras estuvo en este teatro de operaciones reclamó dos P-40.

El Lt Jobo pasó a convertirse en un especialista contra los B-29 en la zona de CBI, formando parte del 1er Escuadrón de la Reserva de Campaña, que estaba equipado con los cazas Ki-43 Hayabusa y los Ki-44 Shoki; estos últimos estaban equipados con lanzaproyectiles experimentales debajo de las alas, de forma que dispusieran de más posibilidades de derribar a los B-29, fuertemente armados.

En junio de 1945 Jobo fue ascendido a capitán y destinado al Pacífico para tomar parte en la campaña de Okinawa; a pesar de la carnicería generalizada de los combates de la parte final de la guerra para defender las Islas de la Patria, él sobrevivió para ver la paz una vez más.

SUBTENIENTE KOSUKE TSUBONE

Kosuke Tsubone fue uno de los ases con más talento del 64º Sentai, pero debido al desdén de su CO en cuanto a la publicidad de las hazañas de sus pilotos, su carrera bélica ha sido relativamente desconocida.

Nació en la Prefectura de Fukuoka, Japón, y en febrero de 1938 entró en el Programa Preparatorio de Vuelo para Jóvenes. Cuando finalizó el curso se trasladó a la Academia de Vuelo de Kumagaya, donde aprobó en julio de 1939. Su primer destino fue con el 13º Sentai y al comienzo de la Guerra del Pacífico se encontraba en Taiwán, realizando la instrucción.

El 10 de junio de 1945 el Teniente General Takeshi Hattori, CO de la 5ª División Aérea, condecoró al MSgt Tsubone en Phnom Penh con la Bukosho (Clase B) por sus servicios distinguidos. Al mismo tiempo, otros tres ases (WO Yojiro Ofusa, Maj Koki Kawamoto del 50º Sentai y Maj Hideo Miyabe del 64º Sentai) también fueron condecorados con la Bukosho.

El WO Kosuke Tsubone consiguió más de diez victorias en la zona de CBI. Murió en junio de 1990.

Kosuke Tusbone (en el extremo izquierdo) posa con los pilotos compañeros del 64º Sentai antes de realizar la siguiente salida sobre las llanuras chinas, a mediados de 1941. Finalizó la guerra con diez derribos, todos conseguidos pilotando los Ki-43.



NUEVA GUINEA

"Nadie vuelve vivo de Nueva Guinea" era el dicho que se escuchaba con frecuencia durante la guerra en boca de los japoneses. Si alguna vez hubo un Frente Ruso para su Ejército en la II Guerra Mundial ése fue el desierto verde de Nueva Guinea. Unidades completas, mal equipadas y separadas de sus fuerzas principales simplemente desaparecieron en el espeso entorno tropical para no ser vistas nunca más.

Los ambiciosos planes previos a la guerra de amenazar Australia hacían de la captura de Nueva Guinea una necesidad para los japoneses. El 8 de marzo de 1942 sus fuerzas desembarcaron en Salamaua, en la costa oriental de Nueva Guinea, siendo su objetivo Port Moresby, a 320 km al sur en la costa occidental. Este puerto estratégico era considerado como la puerta hacia Australia, y las Fuerzas Aliadas se prepararon para defenderlo decididamente.

En el momento de la invasión, la guerra aérea sobre Nueva Guinea era un asunto de la FAEJ, ya que la Marina Japonesa no había establecido campos de aviación desde donde operar. La aviación de la Marina rotaba entre las bases de Lae y Salamaua, a lo largo de la costa oriental de Nueva Guinea y Rabaul, en Nueva Bretaña. En abril, un grupo aéreo naval (el Kokutai Tainan) llegó a Lae desde Rabaul, comenzando a trabajar inmediatamente para realizar misiones de escolta de los bombarderos hasta Port Moresby, así como para asumir las patrullas de combate rutinarias.

Como respuesta a estos ataques, los australianos defendieron ferozmente Port Moresby con los recursos limitados que tenían a mano. De hecho, tan desesperada era la necesidad de facilitar algún tipo de defensa aérea para las tropas sitiadas que el Sqn. 75 de la RAAF fue apresuradamente puesto en servicio después de un programa de instrucción intensivo con los Kittyhawk Mk IA que duró solamente nueve días. Mandado en combate por el Sqn Ldr Old John Jackson, que se había convertido en as en 1941 mientras prestaba sus servicios con el Sqn. 3 de la RAAF en el Norte de África, esta unidad consiguió mantener a la FAEJ acorralada durante 44 días. En aquel periodo sus pilotos derribaron 18 aviones y destruyeron otros 17 sobre el terreno, pero en contrapartida sufrieron muchas bajas. Los supervivientes del Sqn. 75 fueron retirados el 7 de mayo, sustituidos por unidades de la USAAF que habían sido enviadas apresuradamente a la zona desde Australia.

Aunque las tropas y los aviones australianos habían dificultado la invasión japonesa en tierra, el destino de Port Moresby se decidió finalmente durante la Batalla del Mar de Coral, que tuvo lugar en el noreste de Nueva Guinea a comienzos de mayo. El convoy de invasión japonés fue detenido en seco por una agrupación táctica de la Marina de EE UU, hábilmente mandada por el Almirante Chester Nimitz. Sin embargo, las tropas que ya se encontraban en Nueva Guinea no se dieron por venci-

das y procedieron a abrirse paso por tierra hacia su objetivo a unos 320 kilómetros al sur de Salamaua.

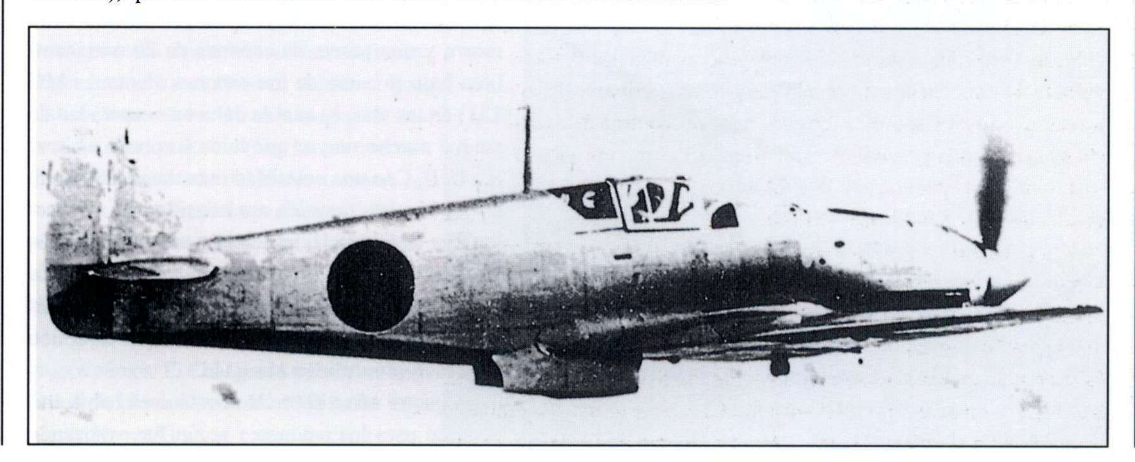
Uno de los primeros elementos de bienes raíces que tenían que capturar era Buna, que se encontraba en la cabecera del camino de Kokoda hacia Port Moresby. Tanto el ejército japonés como el australiano realizaron una acometida sobre la ciudad y en una serie de escaramuzas los japoneses hicieron retroceder a los aliados en su camino, pero con un coste terrible en vidas humanas. A pesar de haber perdido Buna, las fuerzas australianas y estadounidenses pusieron en marcha una guerrilla constante que obstaculizó considerablemente el avance japonés hacia el sur. A esto se añadía el que miles de japoneses perecieron debido a las enfermedades tropicales y a la malnutrición generalizada.

A pesar de estos reveses, los japoneses llegaron hasta las afueras de Port Moresby el 17 de septiembre. Sin embargo, esto es lo más lejos que pudieron avanzar ya que las fuerzas aliadas, reforzadas por tropas de refresco enviadas desde Australia, comenzaron su contraofensiva y, en última instancia, devolvieron a sus adversarios a la selva de donde habían llegado. Finalmente, los japoneses perdieron Buna el 2 de enero de 1943.

La Bahía de Milne, en la punta de Nueva Guinea, adquirió importancia cuando la marcha japonesa hacia Port Moresby por el camino de Kokoda se hizo casi insostenible. Los australianos no estaban dispuestos a permitir que su enemigo estableciese una base allí, ya que podría ser utilizada como pista de lanzamiento para que la aviación atacara Port Moresby. A pesar del hecho de que había más de 8.700 soldados aliados en la Bahía de Milne, el Ejército japonés creyó que podría superar fácilmente a la guarnición. Durante agosto y septiembre de 1942 ambos bandos combatieron ferozmente para conseguir la superioridad; los aviones aliados atacaron y bombardearon los convoyes de desembarco y las zonas de suministro con resultados devastadores. Estas salidas infligieron muchas bajas a las tropas atacantes y esto, añadido a que las fuerzas japonesas estaban bloqueadas en las Islas Salomón intentando defender Guadalcanal, hizo que los principales oficiales del Ejército se dieran cuenta inmediatamente de que no había esperanza alguna de que llegaran refuerzos para equilibrar el número de fuerzas. La orden de retirada se dio el 5 de septiembre.

La primera unidad de la FAEJ que llegó al teatro de operaciones de Nueva Guinea fue el 11° Sentai (un veterano orgulloso del Incidente de Nomonhan), que voló hasta Rabaul con sus Ki-43-I-Heis el 18 de diciembre

Este Ki-61-I recién salido de fábrica fue fotografiado en su ruta hacia Nueva Guinea y hacia el 68° y el 78° Sentais, a comienzos de 1943. Una vez en el teatro de operaciones, el impecable *Tony* sería apresuradamente revestido con pintura verde oscura para darle un cierto grado de invisibilidad cuando estuviera estacionado en tierra ante los ojos acechantes de las tripulaciones de los bombarderos y los cazas de la USAAF.



de 1942 desde Surabaya, Java. Dos días después de Navidad realizaron su primera misión conjunta con los Zero de la Marina, escoltando a los bombarderos de vuelo en picado Val hasta Buna. En la ruta fueron interceptados por los P-38 del 9 FS y en el feroz combate aéreo que se entabló, el 2Lt Richard I. Bong (que más tarde se convertiría en el mejor as estadounidense de la II Guerra Mundial con 40 derribos) consiguió su primera victoria cuando reclamó un Zero y un Val. El Capt Tommy Lynch se convirtió en el primer as del 39 Fighter Squadron cuando derribó dos Oscar; llegaría hasta las 20 victorias antes de morir en combate en marzo de 1944. En total, los estadounidenses reclamaron 13 aviones enemigos derribados sin ninguna baja propia, pero en realidad la Marina sólo perdió un Zero y otro tuvo que realizar un aterrizaje forzoso, mientras que el 11° Sentai también sufrió una única baja, el WO Tadashi Yoshitake.

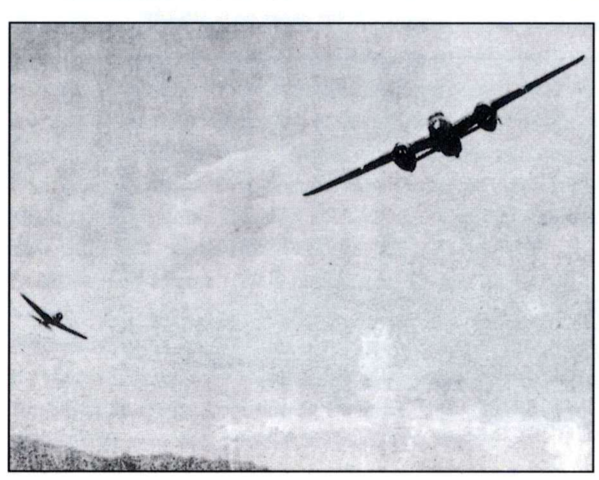
El mayor peso de las primeras acciones de la FAEJ en Nueva Guinea lo soportaron el 11° Sentai y el 1er Sentai, siendo su misión principal la de proporcionar la cobertura aérea para las tropas terrestres. El 1er Sentai, otra antigua unidad de Nomonhan, voló hasta Rabaul con sus Oscar en enero de 1943 y siguió inmediatamente hasta Guadalcanal. El 12 de abril, este Sentai partió hacia Wewak. En agosto de 1943, la FAEJ activó el 4° Ejército Aéreo en esta base, encontrándose sus principales campos de aviación operativos en Hansa, Wewak, But y Aitape. Otras bases eran Hollandia (para ser utilizada con fines de retirada), Lae, Madang y Salamaua. Entre el 10 de agosto y el 20 de septiembre, los aviones de la FAEJ llegaron en grandes cantidades desde Rabaul hasta Nueva Guinea.

Este teatro de operaciones se convirtió en la base de pruebas en combate del Kawasaki Ki-61 Hien (Golondrina), que recibió el nombre clave aliado de Tony por la creencia errónea de que era de origen italiano. Las únicas unidades con los Tony que operaron en Nueva Guinea fueron el 68° y el 78° Sentais, siendo el primero el grupo aéreo inicial que recibió el nuevo caza Ki-61-I a finales de 1942. Ambas unidades se trasladaron a Wewak durante el verano del año siguiente.

El Tony, con su motor de cilindros en línea Kawasaki Ha-40, enfriado por líquido (un derivado del Daimler-Benz DB 601A, fabricado bajo licencia) y con su protección de blindaje y sus depósitos de combustible autosellables, era un avance radical con respecto al Hayabusa tipo. Parecido al Messerschmitt Bf 109 alemán gracias a sus grupos propulsores compartidos, el Ki-61-I estaba armado con dos ametralladoras de 12,7 mm montadas en el morro y una pareja de cañones de 20 mm (también bajo licencia de los cañones alemanes MG 151) en las alas, lo cual le daba una capacidad de ataque mucho mayor que la de su predecesor, el Ki-43-II. Con una velocidad máxima de 589 km/h a 15.945 pies, también era considerado más veloz que el Oscar II, que sólo podía alcanzar los 526 km/h a 13.125 pies. De hecho, este último sólo mantenía una cierta superioridad sobre el Ki-61 en términos de su impresionante radio de acción y su maniobrabilidad sin igual.

La guerra aérea sobre Nueva Guinea había empeorado para los japoneses según fue avanzando

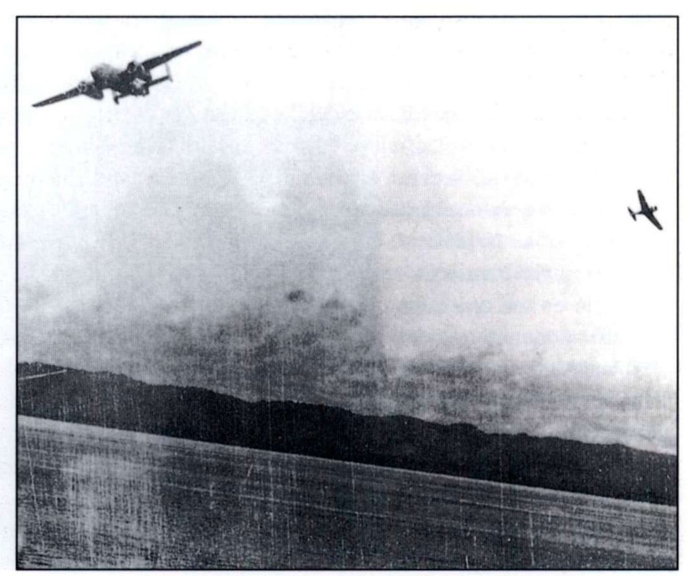
Esta sorprendente pareja de genuinas fotografías de combate muestra a un KI-43 atacando un B-25 en vuelo bajo, en algún lugar cerca de la costa del norte de Nueva Guinea en 1943. En esta ocasión la tripulación del Mitchell consiguió escapar.



1943 y se tenía la esperanza de que el nuevo Ki-61 volviera a inclinar la balanza en favor de la FAEJ. Sin embargo, al igual que todos los nuevos modelos, el Tony sufrió en primer lugar problemas iniciales, especialmente con relación a la mala calidad del combustible disponible en Nueva Guinea y los problemas crónicos de exceso de calentamiento debido a los ineficaces radiadores del aparato. Como ejemplo de esto, el 1Lt Mitsuyoshi Tarui (un veterano piloto del 68º que consiguió 38 victorias antes de morir) se vio obligado a aterrizar en tres ocasiones en unas pocas semanas debido a problemas en el motor. Los pilotos pronto se volvieron desconfiados con respecto al Hien.

Los pilotos de los cazas estadounidenses tampoco estaban familiarizados con el Ki-61 y el 39 FS se encontró por vez primera con este elegante nuevo avión el 18 de julio, cuando se enfrentaron a elementos del 78º Sentai entre Lae y Salamaua. El 1Lt Gene Duncan señaló que había dañado un avión que "se parecía a un Me 109", mientras que sus compañeros de escuadrón reclamaron el derribo de dos Ki-61, junto con cuatro probables y dos dañados; los japoneses no sufrieron bajas. Sin embargo, el 78º Sentai reclamó su primera victoria por medio del 1Lt Fujishima. Dos días más tarde el 68º Sentai registró su primer derribo en Nueva Guinea cuando esta unidad atacó las posiciones aliadas en Benabena. La formación de cinco aviones del Capt Shogo Takeuchi (más de 30 derribos) atacó y derribó a un B-24.

Las segundas reclamaciones estadounidenses de este nuevo caza enemigo se produjeron 24 horas después del derribo del B-24 por parte del 68º Sentai cuando los P-38 del 39 FS y del 80 FS se encontraron con los Tony (del 68º y el 78º Sentais) y los Oscar entre el Valle de Ramu y Madang. Los cazas japoneses habían despegado en una alarma para interceptar a los B-25 que atacaban la base japonesa de Bogadjim y, en la posterior trifulca, los pilotos estadounidenses reclamaron 22 victorias sin sufrir una sola baja. Nuevamente, el exceso de reclamaciones de la USAAF fue abundante ya que sólo se derribaron cuatro cazas japoneses, entre ellos dos pilotos de los Tony del 78º Sentai. Sus adversarios japoneses presentaron reclamaciones de dos Lightning derribados.



Con la caída de Buna, el principal campo de batalla pasó a ser la región del valle de Lae-Salamaua-Markham. En esta fase de la campaña los convoyes de suministros japoneses desde Rabaul luchaban por llegar hasta Nueva Guinea, debido a que los acechantes submarinos y buques de superficie aliados dominaban las vías navales. Como resultado del bloqueo naval, la mayoría de las unidades sufrían la falta de piezas de repuesto. La pérdida de mecánicos capacitados, muertos en los incontables ataques de bombardeo, también redujo de forma drástica la efectividad de varios grupos aéreos. El Col Rinsuka Kaneko, oficial de la plana mayor del 4º Ejército Aéreo de Nueva Guinea, recuerda cómo:

"Hasta abril de 1943 un 50% de los aviones disponibles estaba en funcionamiento normal. Después de ese momento sólo alrededor de un 25% del total de aparatos disponibles estaba en funcionamiento total. Esta cifra llegó a ser más baja aún según fue avanzando la guerra".

El desembarco aliado anfibio al sur de Salamaua el 29-30 de junio fue una más de la serie de derrotas infligidas a los japoneses en un intervalo de 12 meses. Salamaua cayó el 11 de septiembre y la Fuerza Aliada avanzó sobre Lae, tomándola cinco días después. El 2 de octubre capturaron Finschhafen.

El 11 de octubre de 1943 la 14ª Brigada Aérea sufrió una gran pérdida a manos del as, con 22 derribos, Col Neel Kearby, del 348 FG. El radar japonés detectó la aproximación de los P-47D Thunderbolt e hizo despegar en una alarma a los Tony (68° Sentai) y a los Oscar II (13° Sentai) para su interceptación cerca de Wewak. Kearby recordaba poco después de esta salida:

"A las 11.15 un Zeke (realmente un Tony) fue avistado a las 9 por debajo a 20.000 pies. Llegué sobre él desde las 7 por arriba y abrí fuego a 1.500 pies. No realizó ninguna acción evasiva, se incendió y cayó en picado al mar".

Su víctima fue el Col Tamiya Teranishi y Kearby llegó a reclamar otras cinco victorias más en esta única salida, lo cual le valió la Medalla de Honor.

Con el bastión japonés de Rabaul aislado, sus fuerzas en Nueva Guinea se fueron reduciendo rápidamente. El Gen Douglas MacArthur rodeó de forma sistemática los núcleos de concentraciones de tropas enemigas, dejándolas perecer debido a la falta de suministros. Mientras tanto, se utilizaron los B-24 y los B-25 para romper la espina dorsal de la FAEJ. El bloqueo aéreo de Nueva Guinea era tan completo a finales de 1943 que las hambrunas masivas y las enfermedades destruyeron a unidades enteras. La Marina Japonesa también abandonó Nueva Guinea a sus predestinados hermanos del Ejército para concentrar sus fuerzas en la preparación de la prevista defensa de las Islas Marianas.

El 22 de abril de 1944 el 1er Cuerpo de Ejército de EE UU desembarcó en Hollandia y el 68° Sentai se vio obligado a evacuar su base aérea. El jefe de la 14ª Brigada Aérea, Col Kenzo Ondo, murió en los combates terrestres y los pilotos y el personal de tierra abandonaron sus aviones y huyeron a las selvas.

El 68° Sentai (junto con el 77°, el 78° y el 248°) se disolvió el 25 de julio de 1944 y la mayor parte del personal



El final de la historia para un piloto del 68° Sentai. El 10 de diciembre de 1943 el Maj Gerald R. Johnson del 9 FS derribó un *Tony* cerca de Gusap, a los mandos de un P-47D-4, consiguiendo de esta forma su 11ª victoria. El piloto saltó en paracaídas y Johnson llamó a la base por radio para pedirles que mandaran una patrulla para capturar a su antiguo enemigo. Consiguientemente, las tropas terrestres australianas localizaron al piloto japonés, al que se le observó moviéndose bajo su paracaídas; posiblemente estaba herido. Sin darle una sola oportunidad, los soldados le lanzaron una ráfaga de sus fusiles Tommy y murió inmediatamente. Johnson no se sintió contento cuando se enteró de esta noticia dado que quería conocer a su respetable adversario.

de tierra y de las tripulaciones aéreas se unieron a las filas de la infantería. A pesar de hacer todo lo posible a su alcance para evitar las maniobras ofensivas de las fuerzas aliadas, abrumadoramente superiores, miles de ellos murieron en las selvas intentando simplemente sobrevivir hasta el Día de la Victoria sobre Japón.

Subteniente Katsuaki Kira

Katsuaki Kira tiene la distinción de ser uno de los pocos pilotos de caza que sobrevivió a seis años de combates continuos en las diversas campañas en las que participó la FAEJ. Nacido en la Prefectura de Kumamoto, Japón, en 1919, salió de la academia de vuelo en julio de 1938, siendo enviado a la Academia de Caza de Akeno para su instrucción de combate. Una vez que finalizó el curso con éxito, Kira fue enviado a Hailar, Manchuria, para unirse al 24º Sentai.

Poco después de su llegada estalló el Incidente de Nomonhan, pero el Cpl Kira no participó en los combates iniciales. En junio, se produjo una segunda escaramuza importante y su sentai fue enviado al frente. Kira derribó su primer caza enemigo (un I-16) sobre el río Khalka el 22 de junio y, en el momento del alto el fuego, a mediados de septiembre, había acumulado nueve victorias y una profusión de valiosas experiencias de combate.



El WO Katsuaki Kira, visto aquí durante el Incidente de Nomonhan en 1939, sobrevivió a los "campos de la muerte" de Nueva Guinea. Después de escapar de las Islas Filipinas, Kira y su unidad (el 24º Sentai) aparecieron justo delante del mejor as estadounidense de la guerra, el Maj Richard I. Bong.

Cuando comenzó la Guerra del Pacífico en diciembre de 1941, Kira participó en el ataque contra las Islas Filipinas, pero volvió a Manchuria después de la rápida finalización de la campaña. Su siguiente prueba en combate llegó cuando su sentai tomó parte en la defensa aérea de los yacimientos petrolíferos de Palembang en las antiguas Indias Orientales Holandesas.

En mayo de 1943 el 24º Sentai, recientemente reequipado con los nuevos Ki-43-II-Ko Oscar II, fue enviado al campo de aviación de But, en Nueva Guinea; Kira se vio involucrado en los feroces combates aéreos contra los P-38 de la USAAF casi de forma inmediata. El día 24 de aquel mes, mientras se preparaba para aterrizar en el campo de aviación de Madang, se le notificó que una incursión de bombardeo enemiga se acercaba a la base. Kira inmediatamente metió motor a su avión y comenzó una aguda ascensión para ganar altitud. Una vez que consiguió la altura suficiente, buscó una formación de B-24 en huida y les atacó repetidas veces, dañando a dos en un combate de ametralladoras durante la retirada.

El 3 de agosto Kira consiguió derribar un B-17 sobre el campo de aviación de Madang, seguido sólo unos días más tarde por un duelo a muerte sobre Lae con un P-38. Consiguió derribar a su adversario, pero a su vez se vio obligado a aterrizar sobre la panza de su avión en la pista debido a los graves daños sufridos en su Oscar II.

En octubre de 1943 Kira salió de Nueva Guinea con su escuadrón hacia Manila, en las Islas Filipinas. Un año después fue trasladado al 200º Sentai, que estaba en proceso de formación en Akeno. Esta nueva unidad de elite, compuesta por veteranos de varios sentais del frente y por instructores de la Academia de Caza de Akeno estaba armada exclusivamente con el Ki-84 y partió apresuradamente hacia las Islas Filipinas, donde inicialmente realizó misiones de escolta para los restos de la flota naval japonesa.

El sentai de Kira se encontró con el as del P-38 Maj Dick Bong, entonces en el 5º Mando de Caza, así como con los escuadrones del 49 FG, con muchos derribos acumulados, cerca de Leyte. Durante el combate con los Lightning en las Islas Filipinas este veterano piloto recibió una poco frecuente mención del Gen Tominaga, CO del 4º Ejército Aéreo, por enfrentarse él solo a diez cazas de la USAAF y derribar dos de ellos. Kira fue ascendido a subteniente.

En enero de 1944 el WO Kira se retiró a Taiwán con los supervivientes de su unidad ya que el 200º Sentai había resultado prácticamente aniquilado en los combates por las Islas Filipinas; por ejemplo, al final de su primer mes en combate sólo quedaban nueve cazas en servicio.

El último combate de Katsuaki Kira tuvo lugar en la feroz batalla aérea de Okinawa como miembro del 103º Sentai. Sobrevivió a la guerra con un registro de más de 21 derribos (nueve en Nomonhan, siete en Nueva Guinea y al menos cinco en las Islas Filipinas y durante las acciones de defensa local).

Después de la guerra prestó sus servicios en la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón.

SUBTENIENTE KAZUO SHIMIZU

Kazuo Shimizu se hizo famoso por su habilidad en la utilización de las bombas de explosión en el aire (Ta-dan) contra los aviones estadounidenses en Nueva Guinea. Nació en Tokio en 1918 y comenzó su carrera en el Ejército como soldado en la artillería de campaña. Salió de la academia de vuelo de Tachiari en mayo de 1941 y, en febrero del año siguiente, fue destinado al 59º Sentai.

Debido al receso en los combates después de la invasión inicial de las Indias Orientales Holandesas, Shimizu entró pocas veces en combate durante las muchas misiones de escolta de la flota y patrullas aéreas en las que participó en las proximidades de Java. De hecho, no fue hasta comienzos de 1943 cuando logró su primer derribo en la defensa de Timor.

Cuando la FAEJ atacó Darwin el 20 de junio de 1943, 22 Ki-43-II-Ko del 59º Sentai asumieron la responsabilidad de escoltar a 27 bombarderos hasta el blanco. Al contrario que en las incursiones sorpresa del año anterior, cuando los aparatos de la FAEJ causaron una gran destrucción en el norte de Australia con relativa impunidad, la RAAF había reforzado desde entonces sus defensas aéreas de la zona; 46 Spitfire LF VC del Ala de Caza Nº 1 estaban esperando a los incursores que se aproximaban.

En la consiguiente acción, los japoneses reclamaron 15 victorias frente a la pérdida de un caza y un bombardero, mientras que los australianos reclamaron nueve bombarderos y cinco cazas derribados frente al derribo de dos Spitfire. Shimizu participó en este combate aéreo, pero se desconocen sus reclamaciones.



El WO Kazuo Shimizu (en cuclillas en el centro, sujetando un cartel) con los miembros del 3er Chutai del 59º Sentai, en el campo de aviación de Ashiya, Japón, en diciembre de 1944. En el letrero se puede leer "Escuadrón de Inouye".

En julio, el 59° Sentai se trasladó a su nueva base en But, en la costa nororiental de Nueva Guinea, pero Shimizu cayó enfermo de disentería poco después de su llegada y permaneció en tierra durante algún tiempo.

Tras recuperar la salud después de varios meses fuera de la cabina, Shimizu volvió a la acción a comienzos de noviembre. El día 9 de aquel mes se lanzó él solo contra una fuerza de P-40N del 35 FS de la USAAF cerca de Alexishafen, reclamando posteriormente uno derribado.

Aproximadamente por esta época llegaron noticias filtradas hasta But del despliegue con éxito, por parte de unidades de la FAEJ de Rabaul, de las bombas de explosión aérea contra las grandes formaciones de bombarderos enemigos. Por consiguiente, la FAEJ decidió probar esta nueva arma contra las hordas cada vez mayores de B-25 y B-24 que se encontraban sobre Nueva Guinea y, el 14 de febrero de 1944, Shimizu lanzó una Ta-dan sobre una formación de Mitchell en But y observó cómo tres bombarderos se estrellaron como resultado de la detonación del arma. Al día siguiente repitió el ataque sobre una formación de P-47 Thunderbolt y dos cayeron de los cielos. Sin embargo, en esta ocasión el Oscar II de Shimizu resultó gravemente alcanzado por el subsiguiente contraataque de los P-47 supervivientes y apenas pudo regresar a But. Gracias a estos logros en un periodo de 48 horas, el WO Shimizu fue condecorado con una mención poco habitual.

El 59° Sentai, diezmado por los incesantes e intensos combates contra la abrumadora fuerza superior de la aviación aliada, abandonó Nueva Guinea cuatro días después del segundo ataque con Ta-dan, dirigiéndose a la base aérea de Ashiya en Kyushu, Japón. Shimizu siguió volando con el sentai en funciones de defensa local hasta el final de la guerra, momento en el cual había logrado al menos 18 victorias, de las cuales la mitad fueron bombarderos.

El Capt Shigeo Nango consiguió sus más de 15 victorias contra los estadounidenses en Nueva Guinea. A pesar de su éxito en el aire con el 59° Sentai, combatió en una batalla perdida contra la USAAF y el entorno tropical. Nango murió finalmente al intentar repeler una fuerza abrumadoramente superior de B-24 el 23 de enero de 1944.



Capitán Shigeo Nango

El Capt Shigeo Nango fue uno de los pocos ases de la FAEJ que consiguió todas sus victorias en Nueva Guinea, por lo que este gran jefe de cazas recibió mucha publicidad durante la II Guerra Mundial. Nacido en Tokio en 1917, era el hermano menor del gran jefe de cazas de la Marina, Capitán de Corbeta Mochifumi Nango (consiguió ocho victorias, pero murió en combate en China el 18 de julio de 1938), y salió de la Academia Militar del Ejército en abril de 1939. Realizó un curso de instrucción de caza en Akeno antes de ser destinado al 33° Sentai.

Cuando estalló el Incidente de Nomonhan, en mayo de 1939, Nango partió hacia Manchuria, pero el joven oficial no participó en los combates; en lugar de esto pasó los días perfeccionando sus destrezas como piloto de caza en incontables vuelos de instrucción.

En enero de 1942, el Capt Nango se convirtió en jefe de escuadrón del 2° Chutai/59° Sentai por lo que mandó su unidad en las Indias Orientales Holandesas en patrullas de escolta de convoyes y en salidas de apoyo terrestre. Dieciocho meses más tarde participó en las grandes incursiones de junio contra Darwin. Al mes siguiente fue destinado al frente en Nueva Guinea junto con el resto del 59° Sentai y fue en este teatro de operaciones donde despuntó como jefe y piloto de caza de primera clase, realizando salidas diarias desde el campo de aviación de But.

Las fuerzas aliadas necesitaban una base avanzada para los cazas para asaltar Lae y Salamaua, por lo que comenzaron a preparar un campo

de aviación en Tsili Tsili, a 80 km al oeste de Lae. Los japoneses descubrieron rápidamente esta pista secreta y el 15 de agosto siete bombarderos Ki-21 Sally, escoltados por 36 cazas de los 59º y 24º Sentais, atacaron el emplazamiento. La FAEJ llegó justo cuando los aviones de transporte estaban aterrizando y, consiguientemente, el Capt Nango derribó un C-47 (confirmado según los informes de la USAAF).

Los estadounidenses fueron rápidamente impulsados a la acción por la fuerza atacante y los P-39N del 40 FS y del 41 FS interceptaron a la fuerza japonesa según se retiraba hacia el oeste, de vuelta a But. En el consiguiente intercambio de ataques, los japoneses perdieron tres cazas y seis bombarderos, mientras que los estadounidenses sufrieron cuatro cazas derribados, aunque sólo murió un piloto de la USAAF. El Ki-43-II-Ko de Nango había quedado cubierto de aceite por el C-47 que había explotado, por lo que creyó que había sido alcanzado. En lugar de realizar un aterrizaje forzoso en territorio enemigo decidió lanzarse en picado contra un blanco adecuado, pero cuando Nango se dio cuenta de que su avión no había resultado dañado realmente, se retiró del combate y volvió a la base.

Menos de 24 horas después, el 59º estaba una vez más de vuelta sobre Tsili Tsili, pero esta vez los estadounidenses les estaban esperando. Los P-38 del 431 FS y los P-47 del 340 interceptaron a la fuerza en aproximación compuesta por 33 Oscar II y tres Ki-21 y, aunque los estadounidenses reclamaron más de una docena de cazas y dos bombarderos monomotores derribados, las bajas japonesas se limitaron a sólo tres Ki-43-II-Ko. De igual forma, a pesar de que se dice que el Capt Nango hizo que dos cazas estadounidenses chocaran y el resto de los pilotos de los Oscar II reclamaron otros 19 aviones de la USAAF derribados, no hubo bajas estadounidenses.

Según avanzaba agosto, el 59º Sentai perdió a varios de sus veteranos pilotos, incluyendo a dos jefes de chutais. Los Ki-43-II-Heis de la unidad simplemente no podían competir con las nuevas versiones del P-38 y el P-47 que aparecieron en Nueva Guinea y la moral japonesa pronto desfalleció. La falta de suministros y las violentas enfermedades tropicales también comenzaron a socavar la fuerza del 59º y, con extremas dificultades, Nango comenzó a asumir funciones para todos los escuadrones del sentai.

El 23 de enero de 1944 el Capt Nango fue derribado y murió mientras interceptaba a los B-24 y sus cazas de escolta en Wewak. Irónicamente, el Cuartel General del Ejército había previsto trasladarle de vuelta a Japón a finales de mes para la eventual dirección de la Academia de Caza de Akeno. El 29 de abril de 1944 Shigeo Nango recibió una mención póstuma y fue ascendido a teniente coronel. Se cree que derribó más de 15 aviones estadounidenses en Nueva Guinea.

Sargento Susumu Kajinami

Este joven piloto tiene la distinción de ser uno de los pocos ases veteranos que sobrevivió a los combates aéreos de Nueva Guinea. Susumu Kajinami nació en octubre de 1923 en la Prefectura de Okayama y entró en el Ejército en abril de 1940. En noviembre de 1942 fue enviado a la Academia de Vuelo de Kumagaya y finalmente recibió su instrucción de combate en el 246º Sentai con los Ki-27 Nate.

En agosto de 1943 Kajinami fue asignado al 68º Sentai y destinado al 2º Chutai en Wewak, donde pilotó los Ki-61 Hien. Su primera re-

clamación fue un P-40N en la bahía de Hansa y, durante este periodo en Nueva Guinea, combatió contra muchos modelos de aviones estadounidenses; él consideraba al P-47 Thunderbolt su enemigo más letal. Reclamó uno de estos cazas Republic derribado en combate, pero casi muere él mismo cuando otro le hizo 29 agujeros a su Tony mientras le perseguía sobre la selva.

En febrero de 1944 el Sgt Kajinami dejó Nueva Guinea y se dedicó a transportar aviones entre Corea y la base aérea de Tachikawa, en Japón, hasta el Día de la Victoria sobre Japón.

Según sus propios cálculos, derribó los siguientes aviones: seis P-40, seis P-38, un P-47, dos F4U, tres F6F, un F4F, dos B-24, dos B-25 y un avión de transporte sin identificar. A Kajinami se le reconocieron oficialmente ocho derribos, además de 16 no oficiales.

Después de la guerra cambió su nombre por el de Koyama y hoy en día todavía vuela como piloto comercial desde el campo de aviación de Matsuyama en Kyushu.



El entonces Cpl Susumu Kajinami posa junto a un Ki-27 del 246° Sentai en el campo de aviación de Kakogawa, en Japón, en 1943.

Capitán Shogo Takeuchi

El Capt Takeuchi, que probablemente fue el mejor as de la FAEJ en Nueva Guinea, nació en 1918 en Kyoto. Salió con la 52ª promoción de la Academia de Aviación del Ejército de Tierra en septiembre de 1939 como alférez y fue destinado al 64° Sentai.



El Cpl Kajinami con el Ki-61 N° 888 del 2° Chutai/68° Sentai en el campo de aviación de Kagamihara, en la Prefectura de Gifu, Japón, justo antes de volar hacia Wewak en agosto de 1943. Aunque Kajinami reclamó 24 victorias pilotando los Ki-61, su registro oficial es más modesto: ocho.

Su unidad operó por toda la zona de CBI durante los primeros años de la guerra, mientras Takeuchi perfeccionaba su técnica en el combate aéreo bajo el tutelaje del CO del sentai, Maj Tateo Kato, y del jefe del 3 Chutai, Capt Katsumi Anma (32 victorias). El joven protegido de estos dos distinguidos ases del grupo aéreo llegó a ser un destacado tirador. Una muestra de su destreza en ciernes fue el combate aéreo del 31 de enero de 1942 en Singapur, en el que su chutai interceptó a una docena de Hurricane II de los Sqn. 232(P) y 238, lanzados decididamente para derribar una formación de bombarderos Ki-21 escoltados por los pilotos de los Oscar. En el breve combate aéreo que se estableció, Takeuchi se encargó rápidamente de tres de los cazas Hawker, para gran asombro del Maj Kato.

En abril de 1942, el Lt Takeuchi fue trasladado al recién formado 68° Sentai. Esta unidad se actualizó con el Ki-61 Hien aquel mismo año y se estableció un plan para enviarlos a Nueva Guinea. Como

preparativo para este despliegue, el sentai pasó gran parte del otoño y el invierno familiarizándose con sus nuevos aparatos y, en diciembre, Takeuchi asumió el 2º Chutai como capitán.

El 68º Sentai llegó finalmente a Wewak, vía Rabaul, en junio de 1943 y, casi desde el comienzo de las operaciones de combate, los pilotos se quejaron de problemas con el radiador y el combustible en sus nuevos aviones. La falta colectiva de confianza de los pilotos en sus cazas comenzó a preocupar a Takeuchi, que inmediatamente se puso manos a la obra para subir la moral. El 20 de julio hubo un breve instante de alegría cuando una formación de cinco aviones del 2º Chutai derribó un B-24 en una misión hacia Benabena; este derribo le proporcionó a la unidad su primera victoria. También hizo añicos el mito de la invencibilidad del Liberator.

El penoso trabajo diario de combate en Nueva Guinea, junto con la contraofensiva aliada en el otoño de 1943, causó un gran número de bajas entre los miembros del 68º Sentai. Muchos de sus oficiales de alta graduación murieron en combate o tuvieron que quedarse en tierra debido a las enfermedades tropicales, mientras que los aviones quedaban fuera de servicio debido a la falta de las piezas de repuesto esenciales. A pesar de estas dificultades, el Capt Takeuchi siguió mandando con el ejemplo y, en octubre, resultó herido en combate, siendo hospitalizado durante 15 días.

Aunque obligado a permanecer en tierra por el oficial médico del sentai, salió del hospital y se declaró a sí mismo apto para el combate, a pesar de estar envuelto en vendas. Tal fue el efecto de relanzamiento de la moral de su regreso al frente, que tanto los oficiales como el personal de tierra le vitorearon cuando subió nuevamente a su Ki-61, adornado con 58 águilas rojas como distintivos de victorias, al comienzo de su primera salida de vuelta en el campo de aviación de Wewak.

En diciembre de 1943 al 68º Sentai sólo le quedaban tres pilotos y los días del Capt Takeuchi estaban contados. El 15 de diciembre las fuerzas de EE UU desembarcaron en la Península de Arawe, en la costa sur de la isla de Nueva Bretaña, y los japoneses contraatacaron. Takeuchi escoltaba a los bombarderos ligeros hacia la zona de desembarco enemigo, pero fueron atacados por una enorme fuerza de P-47. Según se dice, él reclamó un avión enemigo derribado (no se perdió ninguno) antes de acudir apresuradamente en ayuda del Maj Kiyoshi Kimura (el CO del sentai), que estaba en serio peligro de ser derribado. Takeuchi consiguió salvarle al repeler al persistente P-47, pero recibió algunos impactos en su propio avión durante este proceso.

Al romper el contacto, el herido as se retiró solo a través del estrecho hacia Nueva Guinea. Cuando estaba aterrizando en el campo de aviación de Hansa, el motor de su Ki-61 se bloqueó y Takeuchi se estrelló contra los árboles; fue sacado de los restos del aparato mortalmente herido, falleciendo tres horas después.

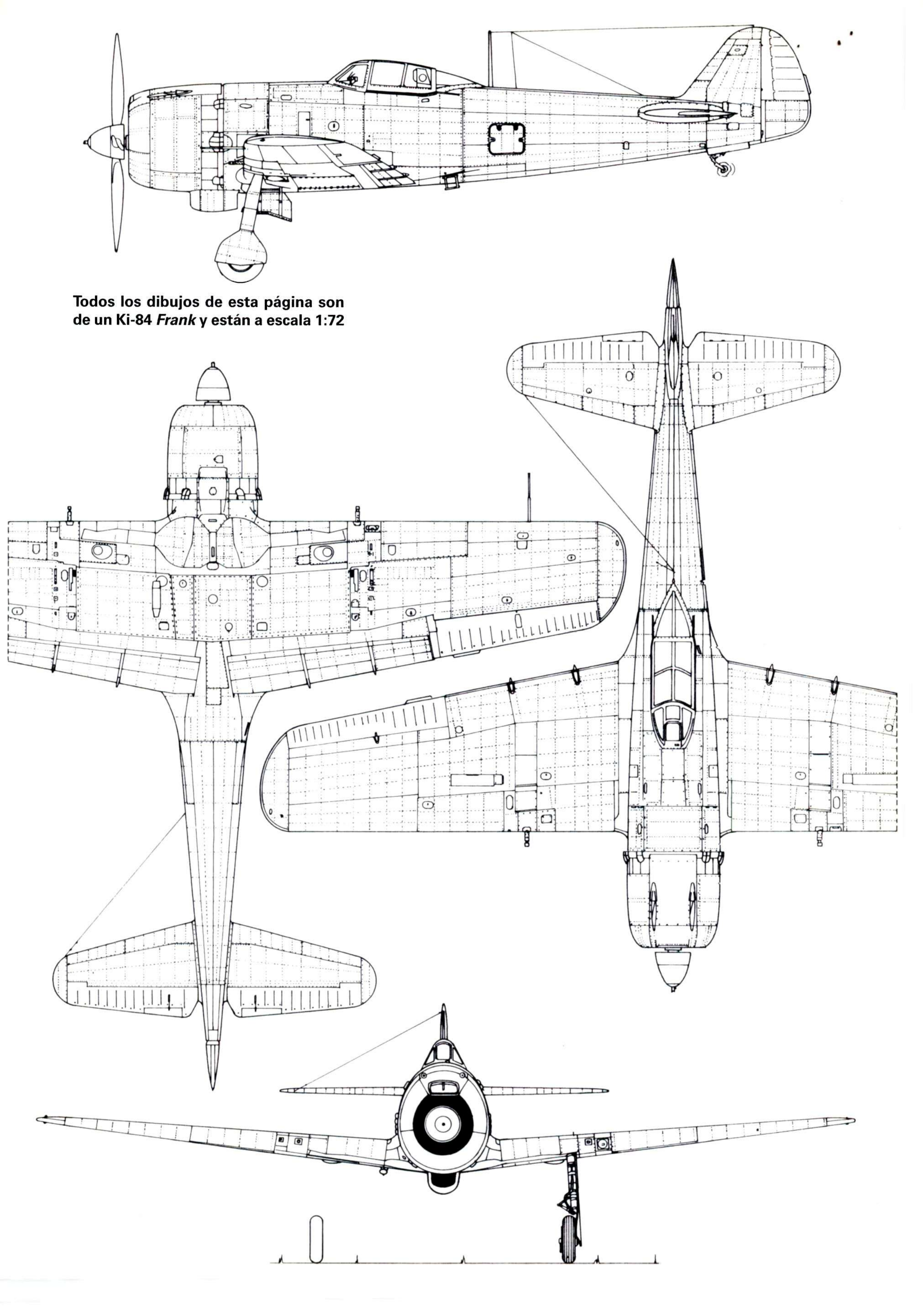
Según el Maj Kimura, Takeuchi realizó unas 90 misiones mientras estuvo en Nueva Guinea y derribó 16 aviones enemigos, además de otros diez probables. Teniendo en cuenta su anterior periodo de servicio en CBI, los historiadores señalan que derribó, o dañó, más de 30 aviones enemigos mientras estuvo con el 64º Sentai. Aunque Takeuchi recibió un ascenso póstumo a comandante, la mención individual propuesta por sus servicios distinguidos no se materializó.



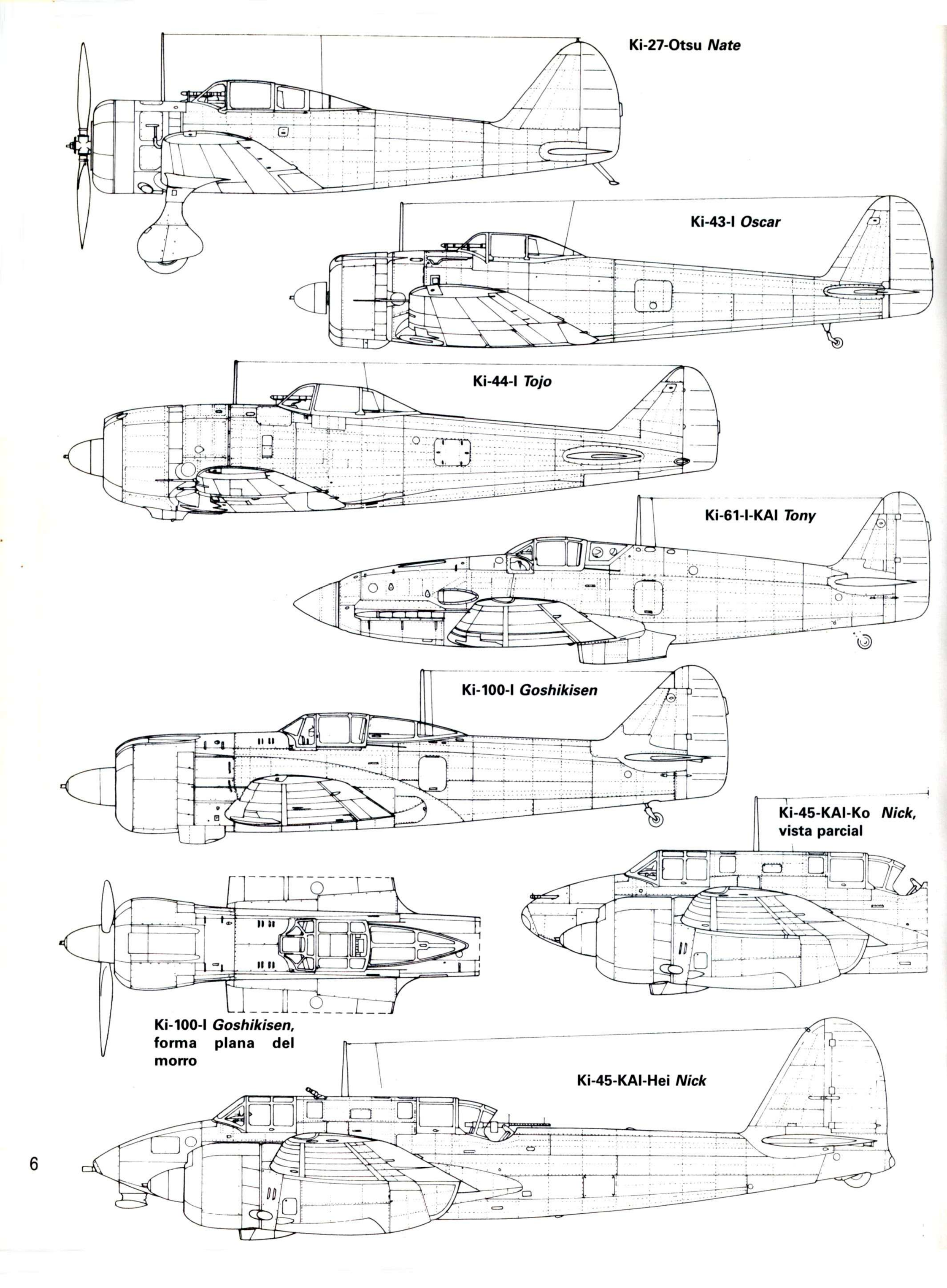
Otra toma del Cpl Kajinami, esta vez mientras realizaba la instrucción para pilotar los cazas Ki-27 en la Academia de Caza de Akeno, en abril de 1943.



El Maj Shogo Takeuchi fue un modelo para sus hombres y, aparte de ser un experto jefe de cazas, probablemente también fue el mejor as de la FAEJ en el teatro de operaciones, con más de 30 derribos.



Todos los dibujos de esta página son de un Ki-84 *Frank* y están a escala 1:72


Ki-27-Otsu *Nate*
Ki-43-I *Oscar*
Ki-44-I *Tojo*
Ki-61-I-KAI *Tony*
Ki-100-I *Goshikisen*
Ki-45-KAI-Ko *Nick*, vista parcial
Ki-100-I *Goshikisen*, forma plana del morro
Ki-45-KAI-Hei *Nick*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Poco se ha publicado en inglés sobre la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra Japonés (FAEJ), y no digamos sobre sus pilotos de caza más notables (no menos de 150 de ellos obtuvieron el nivel de as durante ocho años de guerra casi ininterrumpida, y todos ellos se han relacionado en este libro). Desde las áridas estepas de la zona fronteriza de Mongolia hasta las intrincadas junglas de Nueva Guinea, la FAEJ opuso una fiera resistencia a los enemigos que luchaban por el control de los cielos. De hecho, incluso cuando la poderosa máquina de guerra aliada demostró poseer un dominio abrumador a partir de principios de 1944, los pilotos de caza de elite de los diferentes *sentais* dentro de la FAEJ siguieron combatiendo con una lealtad casi fanática, en defensa de las Islas Patrias. Pilotos del calibre de Hiromichi Shinobara, Yasuhiko Kuroe y Satoshi Anabuki (todos ellos superaron los 50 derribos) son poco conocidos fuera de Japón, pero este libro describe en detalle todas sus victorias.

